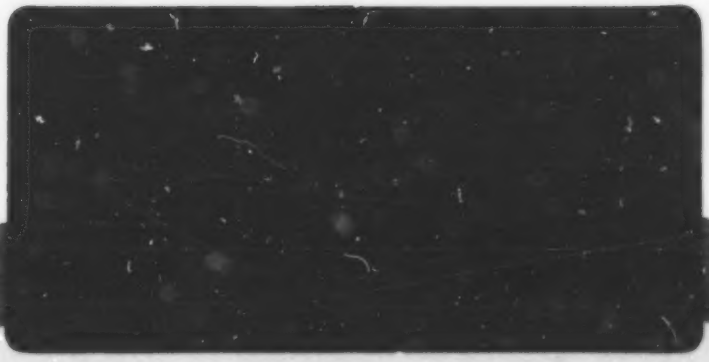
Transport Canada Transports Canada

TP 8294

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes



Canada

This publication is also available in English.

BATEAUX DE PÊCHE

Résumés des Rapports d'investigation
sur les sinistres maritimes

Publication N° 3 Décembre 1987

Résumés des accidents et sinistres maritimes de bateaux de pêche

Cette publication, publiée trois fois par année, donne un abrégé des rapports d'investigation sur les accidents/sinistres maritimes concernant les bateaux de pêche qui furent sujet d'une enquête par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada. Une autre publication traitera des navires de commerce et d'autres bâtiments.

Nota :

1. Un glossaire des termes et des abréviations employés se trouve à la fin de cette publication.

2. À moins d'indication contraire, l'heure mentionnée dans cette publication est l'heure locale.

Les rapports complets des résumés ci-inclus pourront être obtenus en vous adressant au :

Chef
Enquêtes sur les accidents maritimes
Transports Canada
Suite 800
110, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Les lecteurs doivent se rappeler que cette publication et les rapports d'investigation distribués par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes sont publiés qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entournant le cas à l'étude.

Leur contenu peut être insuffisant et trompeur s'il est utilisé à d'autres fins et ne peut être utilisé comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent d'un accident décrit dans cette publication. Les déclarations, les opinions et les constatations dans les rapports et les résumés appartiennent uniquement à la division des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté le chef du Canada.

TABLE DES MATIÈRES

1.	"SUNBIRD"	-	Perte du bateau et de la patronne	1
2.	"GLORIA ANN"	-	Naufrage et disparition d'un membre d'équipage	7
3.	"YAN MARYSE"	-	Envahissement suivi de l'engloutissement	11
4.	"MARGARET H"	-	Engloutissement et perte d'une vie	15
5.	"ZORY"	-	Garant du canot de sauvetage romp et blesse deux membres d'équipage	20
6.	"BROWN BOMBER II"	-	Maladie et mort du seul membre d'équipage	26
7.	"PENNYPRIDE"	-	Membre d'équipage blessé en pêchant	32
8.	"MYRTLE ELAINE"	-	Échouement du bateau et disparition du membre d'équipage	38
Glossaire				44

"SUNBIRD"

Perte d'un bateau et disparition de la patronne de pêche dans le pertuis de la Reine-Charlotte (C.-B.) le 23-24 septembre 1986

Résumé

Le "SUNBIRD", construit en 1952, est un petit bateau de bois de 6 tjb utilisé pour la pêche aux filets maillants. Puisque sa jauge brute est inférieure à 15 tjb, il n'est pas tenu d'être inspecté par la division de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne. Une compagnie d'assurances l'a inspecté de nouveau en 1985 et a validé sa police. Le bateau est muni d'équipement de navigation, dont un radar, et du matériel de sauvetage adéquat que stipule le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche. Aucun radeau pneumatique de sauvetage ni de radiobalise de localisation des sinistres ni de combinaisons de survie et d'immersion ne se trouve à bord du bateau et, en vertu des règlements, ces articles ne sont pas obligatoires.

Selon les témoignagnes, le "SUNBIRD" aurait été en cale sèche à Alert Bay (C.-B.) en août 1986 afin de réparer les filières de rambarde. Les personnes qui étaient à bord du bateau en septembre lorsqu'il était à quai à Alert Bay ont dit que la pompe de cale électrique/automatique fonctionnait presque sans arrêt. La patronne de pêche du "SUNBIRD" aurait mentionné à quelques-uns de ses collègues que la semelle était détachée et que l'allonge de voûte était en piètre état. Elles devaient être réparées au retour à Bella Coola.

À 11:46 le 23 septembre, la patronne de pêche du "SUNBIRD" téléphone à la station radio de la Garde côtière canadienne à Alert Bay et obtient les derniers renseignements météorologiques selon lesquels des vents de force de 'coup de vent' sont prévus dans les régions où le bateau devait naviguer. Vers 12:00, le "SUNBIRD" appareille de Alert Bay à destination de Bella Coola, son port d'attache; il devait passer par les pertuis de la Reine-Charlotte et Fitz Hugh (voir figure 1). La patronne de pêche est seule à bord et le bateau ne transporte pas de cargaison ni de filets.

La patronne de pêche du "SUNBIRD" communique avec la SRGC à Alert Bay au moyen de la voie 16 du radiotéléphone VHF à 17:04 le 23 septembre. Elle mentionne que le bateau approche de l'île Pine et que tout va bien puis elle demande une mise à jour météorologique. Le radiotéléphoniste lui demande de prendre la voie 26 du VHF puisque la réception de la voie 16 n'est pas claire. Elle dit oui, mais le radiotéléphoniste ne peut rétablir la communication avec le "SUNBIRD".

À 17:40 le 23 septembre, le gardien de phare à l'île Pine aperçoit le "SUNBIRD" dans le chenal Gordon à environ trois quarts de mille au large de l'île Pine. Le bateau navigue sans difficulté vers le Nord-Ouest et il n'y a pas de communication

par radio entre lui-même et la patronne de pêche du "SUNBIRD". À la nuit tombante, le bateau semble se diriger vers les eaux côtières au large du pertuis de la Reine-Charlotte avec l'intention de naviguer dans les eaux plus restreintes au large de l'île Egg par le passage du Sud.

Vers 11:45 le 26 septembre, des parents de la patronne de pêche du "SUNBIRD", qui s'inquiètent du retard du bateau, contactent la GRC de Bella Coola. Des recherches locales sont entamées et des tentatives de communication par radio avec le "SUNBIRD" sont faites. Victoria est informée de la situation et vers 12:15, on décide qu'il ne reste rien à faire, car le "SUNBIRD" s'est peut-être arrêté en route.

Le 27 septembre, au matin, lorsque le "SUNBIRD" n'est pas encore entré à Bella Coola, une mission officielle de Recherches et sauvetage est entreprise : une recherche de grande envergure est entamée qui comporte trois aéronefs et deux bâtiments de R&S. Les conditions marines et météorologiques ne sont pas en général très bonnes, mais la mission de R&S se poursuit jusqu'au 1er octobre. Les recherches ont porté sur environ 6000 milles carrés au cours de 138 heures. L'épave et des débris du "SUNBIRD" sont repérés dans une vaste région de la mer et le long des grèves, mais le corps de la patronne de pêche n'est pas retrouvé. Le coroner de l'enquête déclare par la suite que la patronne de pêche est morte par accident, noyée.

Une inspection de l'épave du "SUNBIRD" révèle la détérioration importante de la coque inférieure, un grand gaspillage de quelques-uns des clous d'assemblage et la pourriture des planches, membres, serres et poutres arrière (voir photographies).

La patronne de pêche du "SUNBIRD" était compétente et elle connaissait les eaux et conditions qu'elle aurait affrontées au cours de son voyage. Elle avait navigué seule pour environ six ans. Elle n'avait pas de certificat de capacité de navigation, mais en vertu des règlements, elle n'était pas tenu d'en posséder pour conduire le "SUNBIRD". Il n'existe pas de preuve qu'elle avait une licence valide pour le radiotéléphone lorsque survient le sinistre et elle ne possédait pas de Certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime) obligatoire.

Constatations

Bien que la cause précise ne soit pas connue, il semble que les facteurs suivants aient contribué à la perte du bateau de pêche "SUNBIRD" :

- une perte de propulsion ou de gouverne a causé le bateau d'être poussé contre les récifs et de se faire envahir et

fracasser par la mer; ou

- une erreur de navigation est survenue puis le bateau a heurté une roche et fut inondé; ou

- une planche a cédé sous la ligne de flottaison et le bateau fut inondé; ou

- la violence de la mer a fait céder la coque en raison d'une faille importante dans la charpente.

Selon les faits et en raison de l'absence de message de détresse, les causes les plus vraisemblables du sinistre sont que le bateau a soundainement heurté des récifs et que la coque du bateau à cédé en raison d'une faille importante dans la charpente.

Les facteurs suivants ont pu également contribuer au sinistre :

- se diriger, sans d'autres bateaux, dans des eaux côtières donnant accès au large;

- naviguer par la suite dans des eaux restreintes dans des conditions de mer et de vent peu sûres à la tombée de la nuit;

- se diriger vers la mer dans un bateau dont la coque avait été observée et rapportée comme étant en piètre état.

Autres constatations

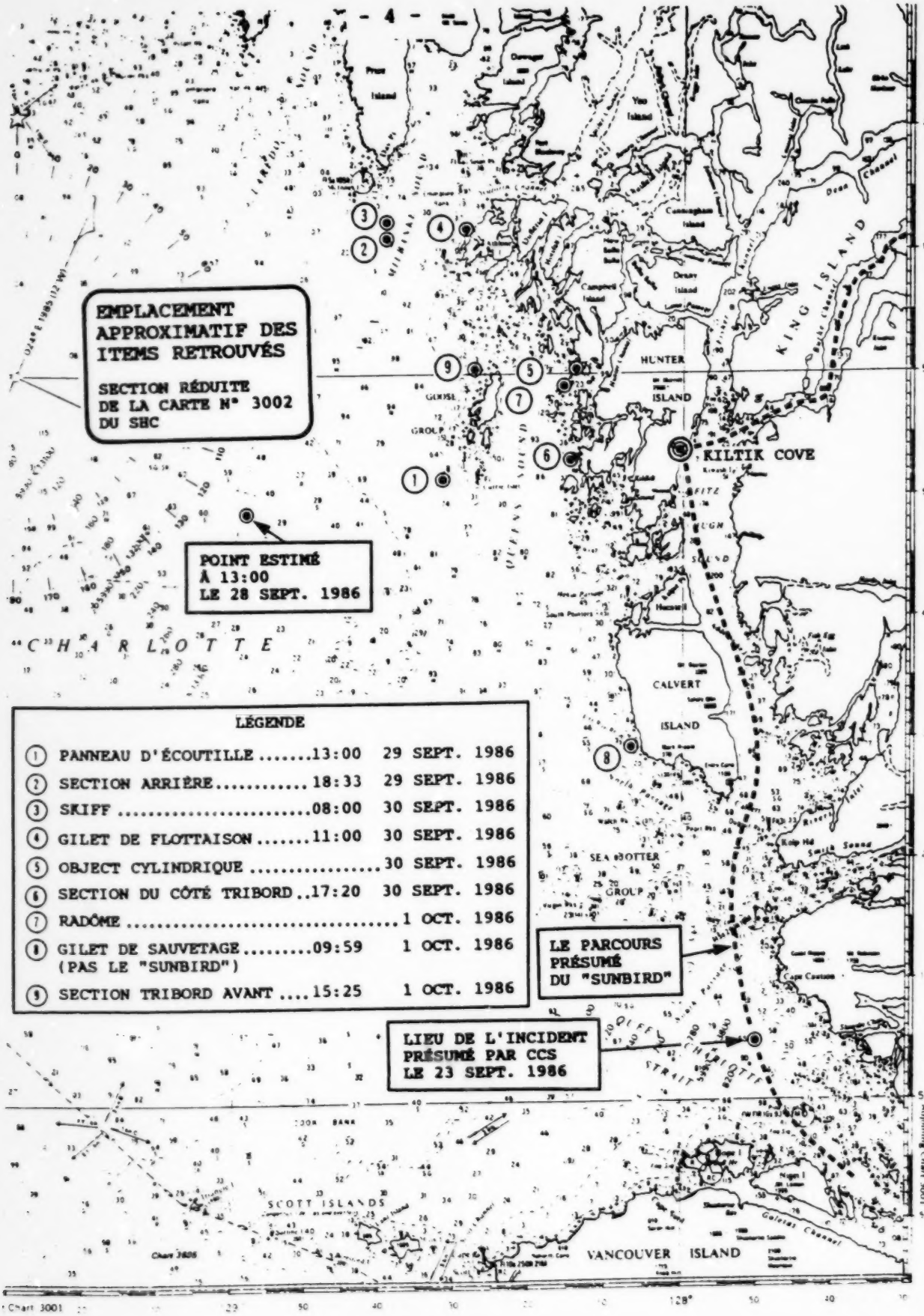
La patronne de pêche a appareillé de Alert Bay dans le détroit de la Reine-Charlotte tout un sachant que des vents de force de 'coup de vent' étaient prévus dans cette région.

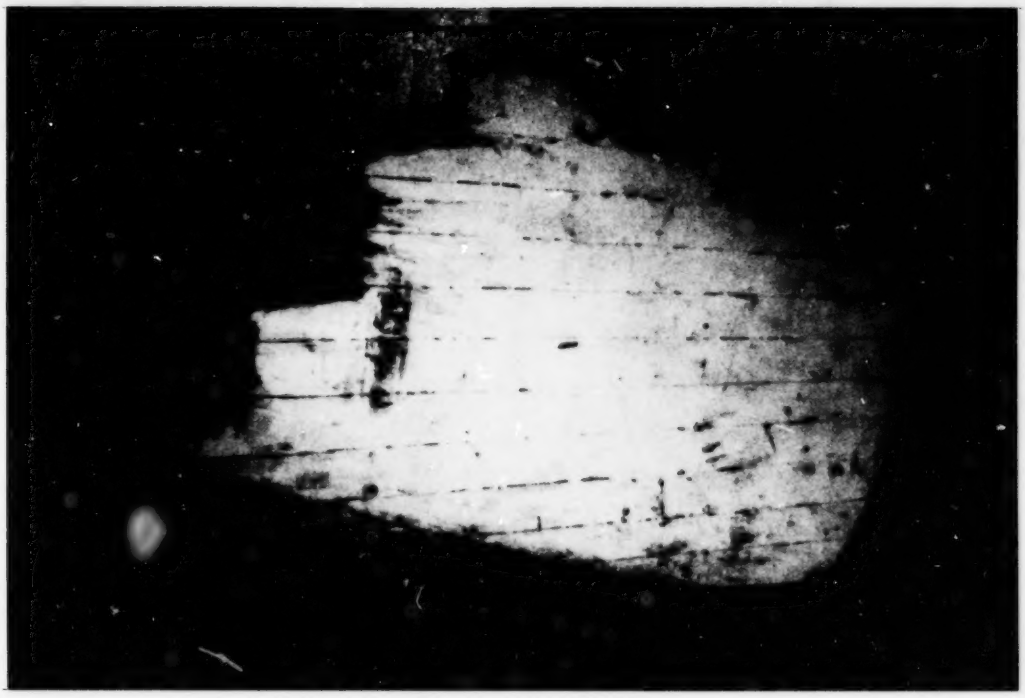
Un radeau pneumatique de sauvetage et/ou une combinaison de survie et d'immersion auraient pu améliorer les chances de survie de la patronne de pêche.

La patronne de pêche ne possédait pas un Certificat restreint de radiotéléphoniste comme le stipule le Règlement général sur la radio.

Une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) aurait signalé plus rapidement le sinistre.

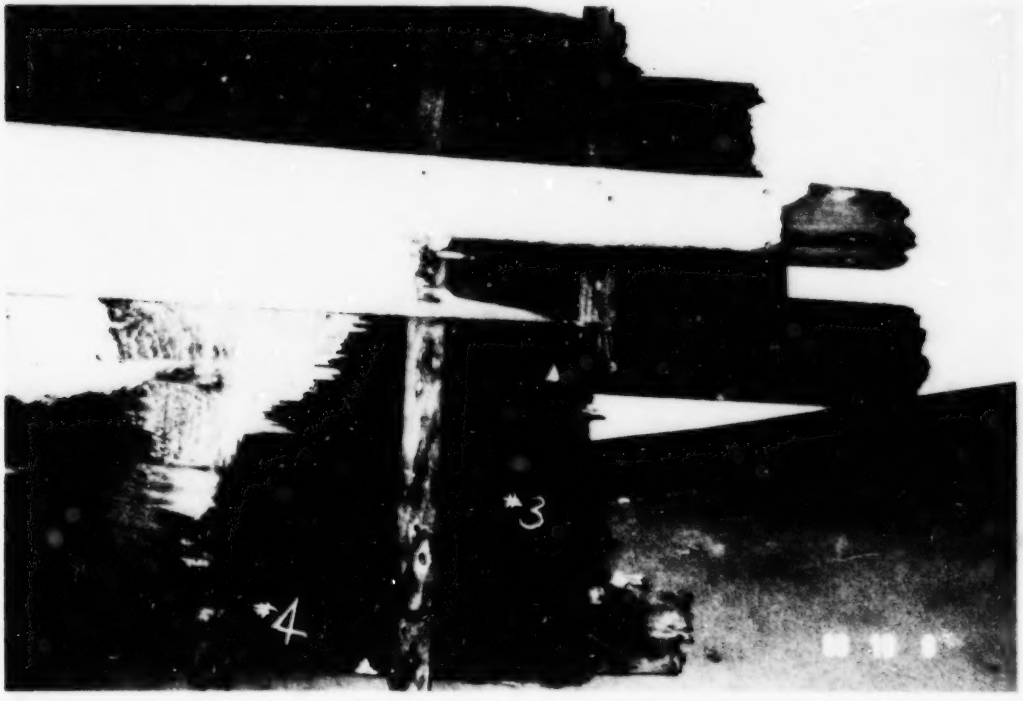
Les effectifs de Recherches et sauvetage ont répondu promptement à l'appel compte tenu des circonstances et ont été utilisés de façon efficiente et efficace.


EMPLACEMENT APPROXIMATIF DES ITEMS RETROUVÉS
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 3002 DU SHC
POINT ESTIMÉ À 13:00 LE 28 SEPT. 1986
LÉGENDE
(1) PANNEAU D'ÉCOUTILLE .....13:00 29 SEPT. 1986
(2) SECTION ARRIÈRE..... 18:33 29 SEPT. 1986
(3) SKIFF .....08:00 30 SEPT. 1986
(4) GILET DE FLOTTAISON .....11:00 30 SEPT. 1986
(5) OBJECT CYLINDRIQUE ..... 30 SEPT. 1986
(6) SECTION DU CÔTÉ TRIBORD ..17:20 30 SEPT. 1986
(7) RADÔME ..... 1 OCT. 1986
(8) GILET DE SAUVETAGE .....09:59 1 OCT. 1986
(PAS LE "SUNBIRD")
(9) SECTION TRIBORD AVANT ....15:25 1 OCT. 1986
LE PARCOURS PRÉSUMÉ DU "SUNBIRD"
LIEU DE L'INCIDENT PRÉSUMÉ PAR CCS LE 23 SEPT. 1986
CHARLOTTE
KILTIK COVE
KING ISLAND
HUNTER ISLAND
CALVERT ISLAND
SEA OTTER GROUP
SCOTT ISLANDS
VANCOUVER ISLAND
Adjoining Chart 3001
Chart 3001



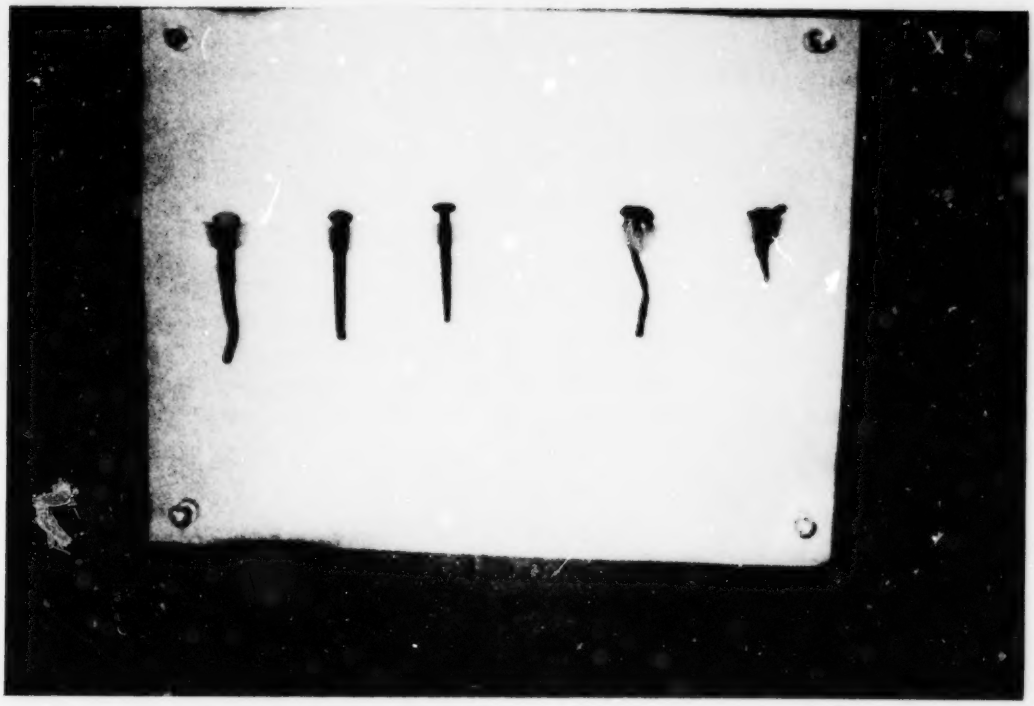
Starboard bow section showing planking.

Section avant tribord démontrant les planches du bordé.



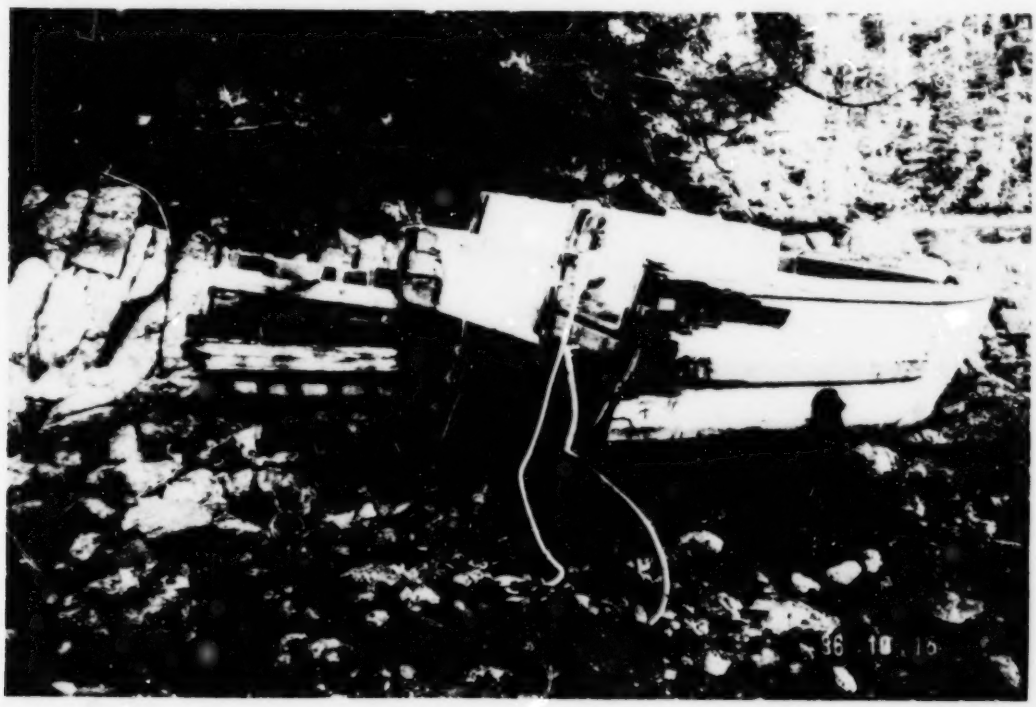
Bow section.
Note: Lower planks rotted. Upper planks and stringers in good condition.

Section avant.
Nota: Pourriture des planches inférieures. Les planches supérieures et les serres en bon état.



Galvanized boat nails from bow section.
Note: Typical wastage of nails shown on right.

Clous d'embarcation galvanisés de la section avant.
Nota: Gaspillage typique de clous démontré à droite.



Stern section of "SUNBIRD".

Section arrière du "SUNBIRD".

"GLORIA ANN"

Naufrage d'un bateau de pêche canadien et disparition d'un membre d'équipage dans le chenal Fisher (C.-B.) le 6 mars 1987

Résumé

Le "GLORIA ANN" était un bateau de pêche typique aux filets maillants construit en bois par deux artisans de la région de New Bella Bella (C.-B.) en 1956 et ayant un bordage à franc bord. Des cloisons non étanches en bois divisaient l'espace du bateau sous le pont en compartiments avant destinés à l'équipage, en salle des machines, en cale à poisson et en cambuse arrière. La timonerie donnait accès directement aux emménagements de l'équipage et à la salle des machines. Le bateau avait une pompe de cale électrique dans la salle des machines et une pompe manuelle sur le pont principal derrière le rouf. Apparemment, il n'y avait pas d'alarme de fond de cale.

Le bateau mesurait 10,36 m de long et puisque sa jauge brute était inférieure à 15 tonneaux, le "GLORIA ANN" n'était pas tenu d'être inspecté par la division de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne. Cependant, avant le début de chaque saison de pêche, le ministère des Pêches et des Océans faisait l'inspection de la cale à poisson afin d'assurer sa propreté. Il n'existe pas de preuve que le bateau avait été inspecté à des fins d'assurance.

Le bateau était vieux et, il paraît, n'avait pas été bien entretenu depuis sa construction : sa charpente en bois avait beaucoup détérioré et elle faisait eau par les coutures non étanches et mal tenues. Selon les témoignages, seule la pompe de cale, qui fonctionnait presque sans arrêt, gardait le bateau à flot.

Le "GLORIA ANN" appareille de New Bella Bella vers 10:00 le 6 mars 1987 avec trois membres d'équipage à bord et sans cargaison. Il remorque une petite embarcation à hareng qui doit être réparée à Namu (C.-B.) environ vingt-cinq milles plus loin. Le bateau entre à Namu sans difficulté vers 15:00. Après avoir laissé l'embarcation au chantier de radoub, l'équipage s'occupe d'affaires à terre puis rembarque dans le bateau pour prendre un repas. Deux membres d'équipage, à part du défunt, consomment de l'alcool en mangeant. Par la suite, le "GLORIA ANN" appareille de Namu et entreprend le retour à New Bella Bella à 18:00 le même jour.

Dans des vents soufflant du Sud-Est à quinze noeuds avec des rafales jusqu'à vingt-cinq noeuds et la marée à la baisse vers le Sud, le "GLORIA ANN" avance avec sa machine à pleins gaz afin d'aller aussi vite qu'un autre bateau environ cinq milles en avant qui se dirige vers la même destination. Vers 18:50, le timonier remarque un changement dans le ronronnement de la machine et que la gouverne semble molle puis entend un coup sourd

apparemment venant de l'arrière du bateau. Il regarde vers l'arrière et voit que de l'eau recouvre le pont arrière et s'infiltre dans la timonerie par la cloison. Il ouvre l'écoutille de la salle des machines et voit que la salle est envahie partiellement. À 18:53, le patron de pêche constate que le bateau est en train de sombrer alors il transmet un message 'MAYDAY' au moyen de la voie 6 du VHF. Quelques minutes plus tard, la machine cale et le bateau perd de puissance. Cependant, le matelot continue de transmettre le message 'MAYDAY' au moyen de la voie 6 d'un radiotéléphone VHF portatif. On accuse réception des transmissions et on lui dit que de l'aide est en route.

On tente vainement de pomper l'eau à l'extérieur du bateau au moyen d'une pompe manuelle. À la noirceur et dans la confusion qui règne, l'équipage abandonne le bateau, qui sombre vers 19:15, sans revêtir de gilets de sauvetage : chacun se cramponne à un objet flottant. Le patron de pêche se sépare des deux membres d'équipage qui, eux, restent ensemble. Lorsque les feux d'un navire de secours apparaissent, un des matelots se plaint du froid, lâche la bouée et disparaît. Vers 19:50, deux bateaux de secours arrivent et délivrent le patron de pêche et un des matelots puis cherchent le troisième membre d'équipage. Le CCS n'est informé de la situation que vers 19:54, heure à laquelle une mission officielle de R&S est entreprise. En tout, vingt-deux bâtiments marins et deux aéronefs participent à la mission, mais le membre d'équipage n'est pas retrouvé. Les recherches prennent fin à 18:12 le 7 mars et le cas est soumis à la GRC à titre de personne portée disparue.

Les rescapés étaient des pêcheurs d'expérience, mais le membre d'équipage défunt n'en avait que peu.

Constatations

Compte tenu des renseignements disponibles et de l'absence de preuve du contraire, il semble que le bateau de pêche "GLORIA ANN" ait sombré principalement à cause de l'envahissement des compartiments situés sous le pont qui a eu lieu parce que ces compartiments étaient grandement détériorés et parce que le bateau n'était pas en état de navigabilité en raison de son âge et du manque d'entretien.

Les faits suivants ont contribué au décès du membre d'équipage :

- il ne portait pas de gilet de sauvetage lorsqu'il a abandonné le bateau;

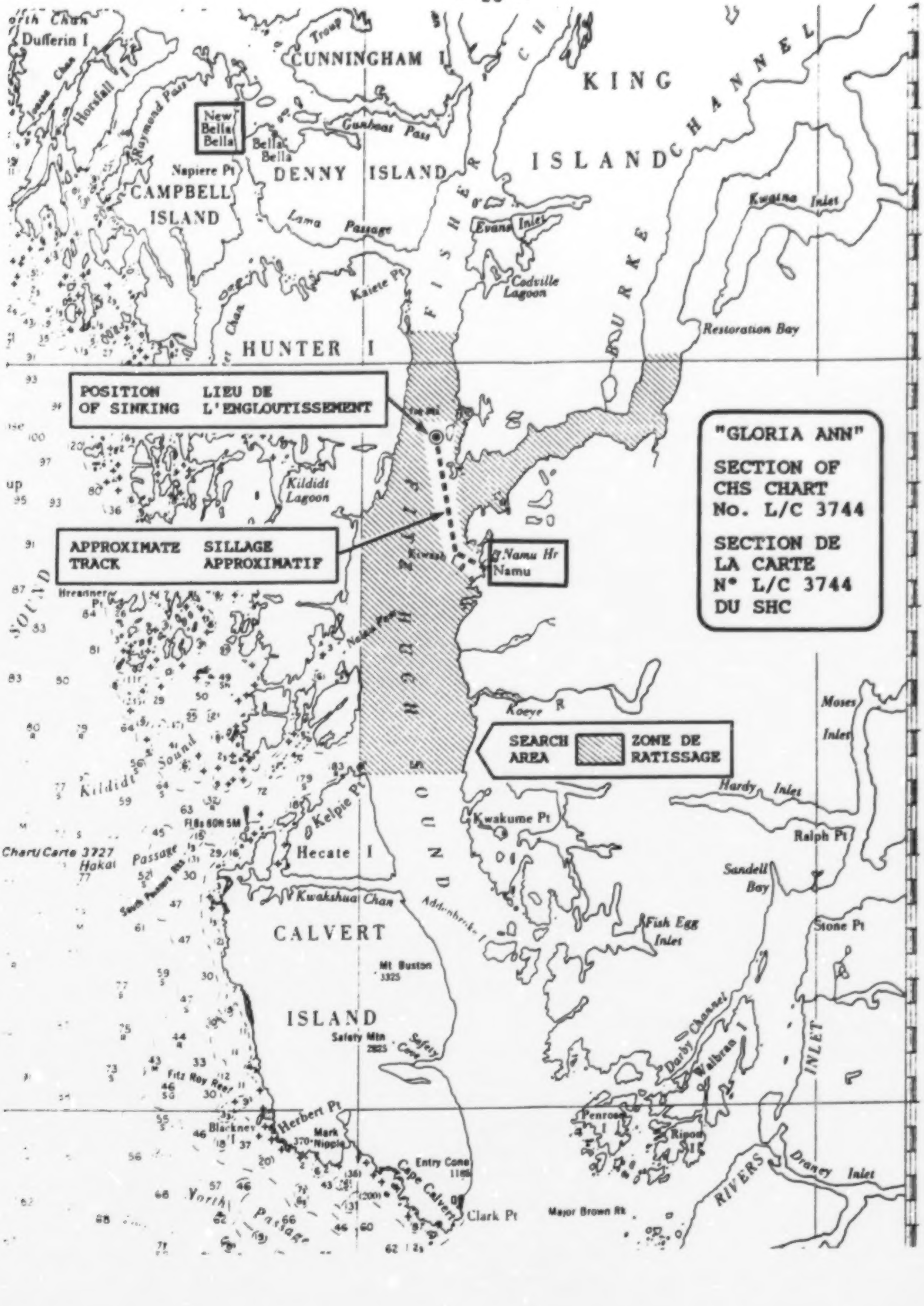
- la survie prévisible aurait été entre une heure et deux s'il avait revêtu un gilet de sauvetage;

- le message de détresse a été transmis par la voie 6 plutôt que la voie 16, fréquence internationale de détresse, d'appel et de réponse. Or, la division R&S n'a eu connaissance de la situation qu'environ une heure après la première transmission 'MAYDAY' ce qui a fait perdre du temps précieux.

Autres constatations

Les résidents et les navires de secours de la région ont réagi de façon prompte et positive.

Le radiotéléphone VHF à bord du "GLORIA ANN" n'avait pas de licence et le patron de pêche ne détenait pas de Certificat restreint de radiotéléphoniste comme le stipulent respectivement la Loi sur la radio et le Règlement général sur la radio.


POSITION OF SINKING
LIEU DE L'ENGLOUTISSEMENT
APPROXIMATE TRACK
SILLAGE APPROXIMATIF
SEARCH AREA
ZONE DE RATISSAGE
"GLORIA ANN"
SECTION OF CHS CHART No. L/C 3744
SECTION DE LA CARTE N° L/C 3744 DU SHC
CUNNINGHAM I
KING ISLAND
DENNY ISLAND
CAMPBELL ISLAND
HUNTER I
CALVERT ISLAND
Hecate I
Namu
FISHER CH
BURKE CHANNEL
Kwatna Inlet
Restoration Bay
Moses Inlet
Hardy Inlet
Fish Egg Inlet
Kwakshua Chan
Koeye R
Kildidt Lagoon
Kildidt Sound
Hakai Passage
Chart/Carte 3727
Cape Calvert
Clark Pt
Herbert Pt
Major Brown Rk
Draney Inlet
RIVERS INLET
Darby Channel
Walbran I
Penrose I
Ripon I
Stone Pt
Sandell Bay
Ralph Pt
Kwakume Pt
Kelpie Pt
Codville Lagoon
Evans Inlet
Lama Passage
Gunboat Pass
New Bella Bella
Bella Bella
Napiere Pt
Dufferin I
Horsfall I
Raymond Pass
Kaiete Pt
North Passage
Fitz Roy Reef
Mt Buxton 3325
Safety Mtn 2825
Safety Cove
Entry Cone
Mark Nipple
Blackney I
52°
50'
40'
30'
10'

"YAN MARYSE"

Envahissement suivi de l'engloutissement dans le détroit de Cabot le 5 avril 1987

Résumé

Le "YAN MARYSE" est un bateau de pêche des poissons de fond de 50 tjb construit en bois en 1965 et immatriculé à Cap-aux-Meules au Québec.

Sous le pont principal, le bateau est divisé en quatre compartiments au moyen de trois cloisons transversales: de l'avant à l'arrière se trouvent le poste d'équipage, la cale à poisson, la salle des machines et la cambuse.

Le bateau est équipé de deux pompes de cale de type submersible, l'une mue par un moteur principal, l'autre par une génératrice. Ces pompes qui ont respectivement une capacité de 27 m^3/h et 20 m^3/h peuvent aspirer dans divers compartiments. Le collecteur d'assèchement des cales est situé dans la salle des machines au pied de l'échelle d'accès. En plus de ces pompes, le bateau est aussi équipé d'une pompe à main, située sur le pont, d'une capacité de 5 m^3/h.

Par suite d'une inspection en 1985, la coque du "YAN MARYSE" a été calfatée au complet et un doublage a été apposé de chaque côté au niveau de la flottaison. De plus, le bateau a été halé sur un slip au cours du mois de mars 1987 et aucune planche de bordé n'a été trouvée avariée.

Dans la soirée du 5 avril, le "YAN MARYSE" appareille de Port aux Basques (T.-N.) en compagnie du bateau de pêche "LADY MAGGIE II" pour se rendre à Sydney (N.-É). À bord du "YAN MARYSE" il n'y a que le capitaine et un matelot. On a prévu que le reste de l'équipage rejoindrait le bateau à Sydney.

La visibilité est de quatre milles par temps nuageux. Un vent du NE souffle à 10-15 noeuds et la mer est peu agitée.

Le "YAN MARYSE" est gouverné au 200° (M) à une vitesse de 8 à 9 noeuds, un demi-mille de distance derrière le "LADY MAGGIE II". Vers 23h00, quand le capitaine descend dans la salle des machines pour vérifier les machines, il est surpris d'y trouver de l'eau jusqu'à la hauteur de ses genoux mais il n'a aucune idée de sa provenance. Il n'y pas de voie d'eau dans les autres compartiments.

Depuis le départ de Port aux Basques, le bateau qui navigue dans l'eau libre se comporte normalement. L'équipage n'entend aucun bruit et ne perçoit ni soubresaut ni vibration.

Malgré la rapidité de l'envahissement dans la salle des machines, la machine principale demeure en marche et les pompes de cale ne sont pas mises en marche. Le capitaine appelle le

"LADY MAGGIE II" sur la voie 6 de la radio VHF pour lui demander de lui venir en aide car son bateau est en train de couler.

Le "LADY MAGGIE II" vire de bord immédiatement et se dirige vers le bateau en détresse. À ce moment-là, le "YAN MARYSE" s'arrête de lui-même et son arrière s'enfonce à fleur d'eau. L'équipage met le radeau de sauvetage à l'eau et abandonne le bateau de pêche. Les naufragés sont aussitôt repêchés par l'équipage du "LADY MAGGIE II". On assiste alors à l'engloutissement du "YAN MARYSE" qui coule à pic par l'arrière par 46°55'N et 059°31'W à 23h45 le 5 avril 1987. Le bateau était assuré pour 132 500 $.

L'engloutissement est rapporté à la station radio de la Garde côtière à Port aux Basques par le capitaine du "LADY MAGGIE II" qui indique que les naufragés sont sains et saufs à bord de son bateau.

Le "LADY MAGGIE II" continue son voyage à Sydney où il débarque les naufragés vers 13h00 le 6 avril 1987.

Constatations

Le bateau de pêche en bois "YAN MARYSE" a coulé en traversant le détroit de Cabot pendant la nuit et par beau temps. L'engloutissement a été causé par l'inondation rapide de la salle des machines.

Aucune inspection n'a pu être effectuée en raison de l'absence de débris du bateau, donc il n'a pas été possible de déterminer la cause exacte ou l'origine de la voie d'eau dans la salle des machines mais il semble que l'engloutissement ait pu être causé par un ou plusieurs des facteurs suivants :

- rupture d'un raccord d'une prise d'eau de mer;
- perte d'étanchéité du presse-étoupe;
- rupture d'une planche du bordé.

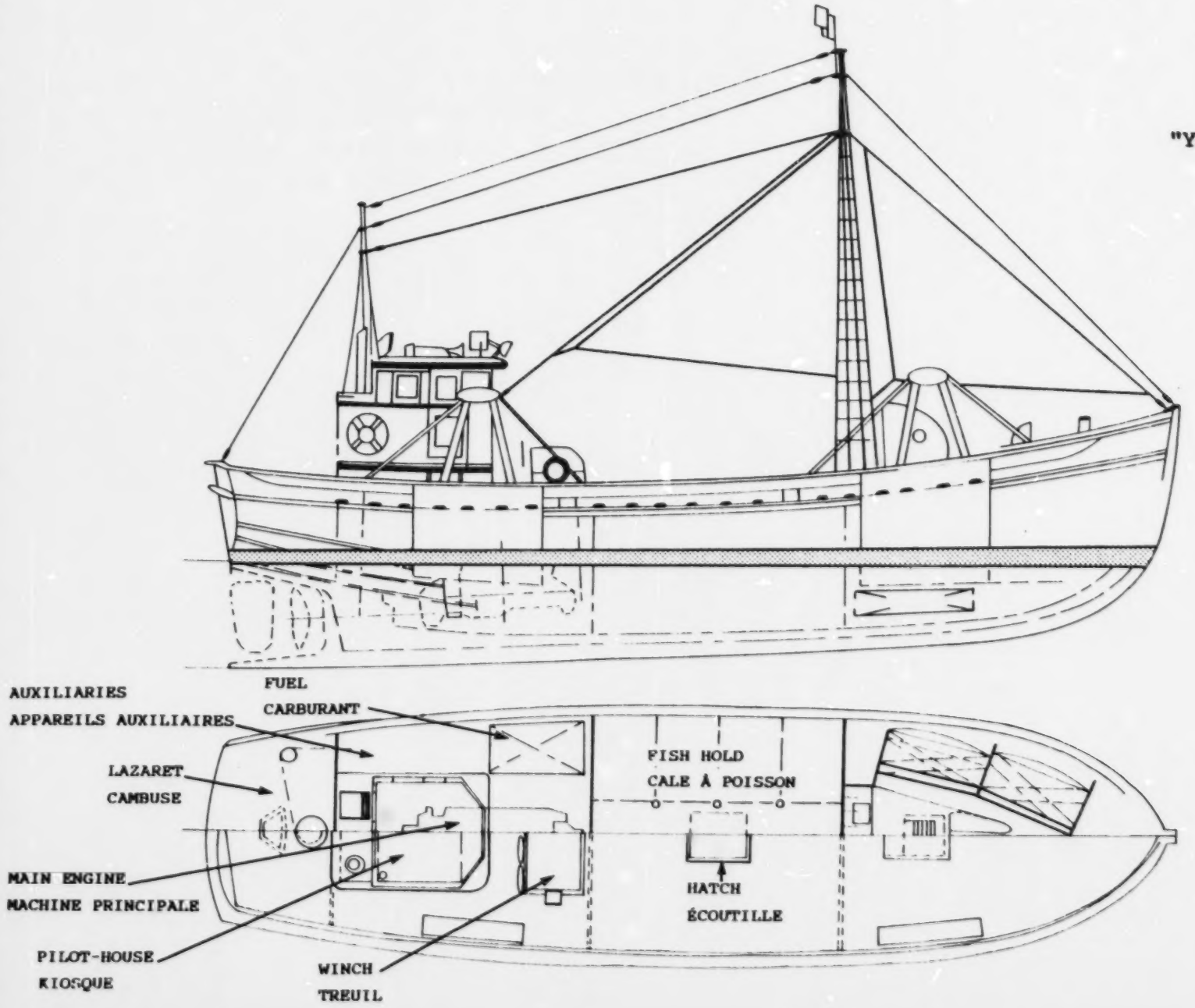
Autres constatations

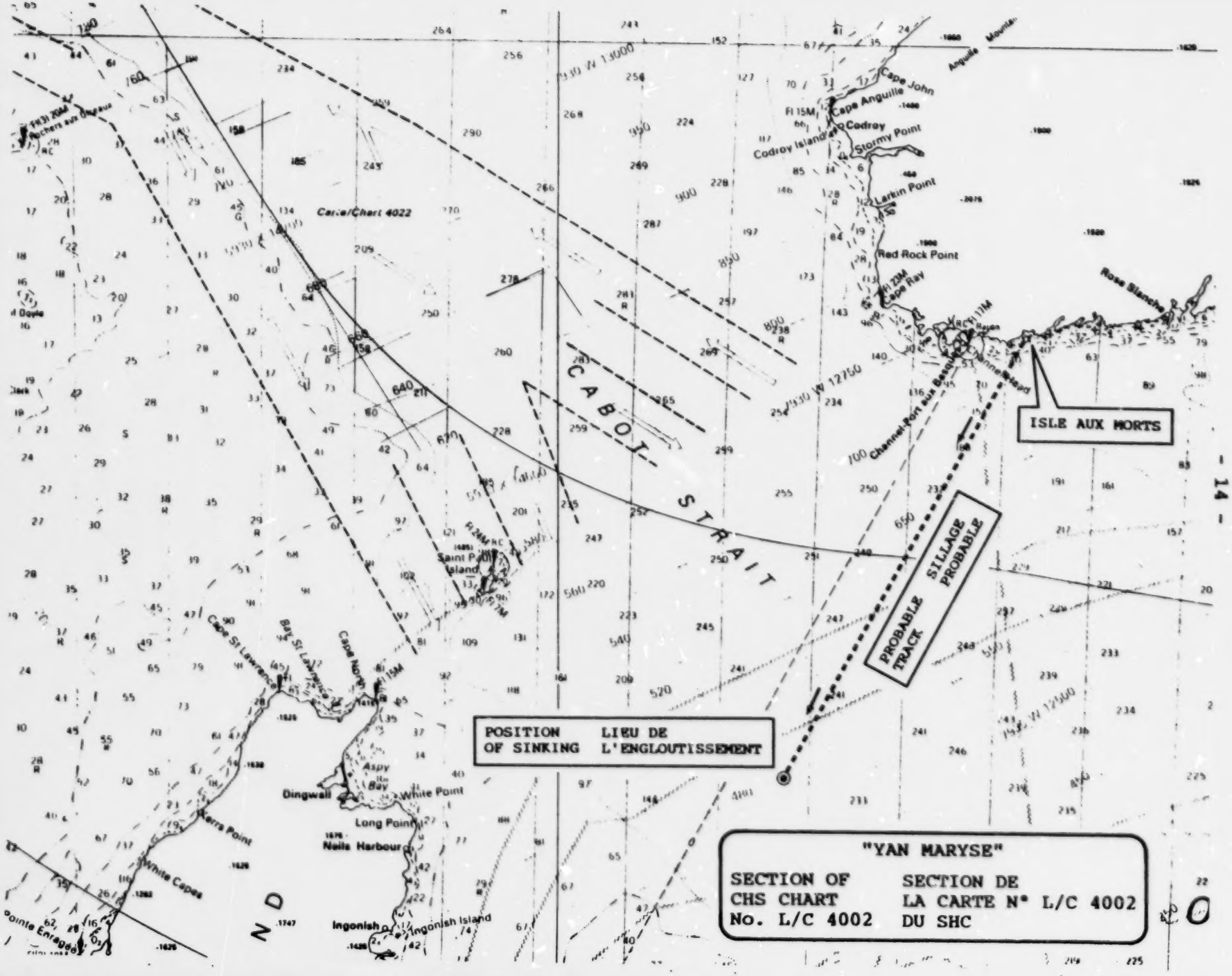
Aucune des trois pompes de cale n'ont été mises en marche en vue de limiter l'envahissement d'eau.

Le sauvetage des naufragés par l'équipage du "LADY MAGGIE II" a été prompt et efficace.

Aucun appel de détresse n'a été lancé sur la fréquence internationale de détresse, d'urgence et de sécurité, soit sur la voie 16 VHF.

"YAN MARYSE"


AUXILIARIES
APPAREILS AUXILIAIRES
FUEL
CARBURANT
LAZARET
CAMBUSE
FISH HOLD
CALE À POISSON
MAIN ENGINE
MACHINE PRINCIPALE
HATCH
ÉCOUTILLE
PILOT-HOUSE
KIOSQUE
WINCH
TREUIL


CABOT STRAIT
ISLE AUX MORTS
PROBABLE TRACK
PROBABLE SILLAGE
POSITION OF SINKING
LIEU DE L'ENGLOUTISSEMENT
"YAN MARYSE"
SECTION OF CHS CHART No. L/C 4002
SECTION DE LA CARTE N° L/C 4002 DU SHC
Cape John
Cape Anguille
Codroy
Codroy Island
Stormy Point
Larkin Point
Red Rock Point
Cape Ray
Channel Port aux Basques
Channel Head
Rose Blanche
Saint Paul Island
Cape St Lawrence
Bay St Lawrence
Cape North
Aspy Bay
Dingwall
White Point
Long Point
Neils Harbour
Ferra Point
White Capes
Pointe Enragée
Ingonish
Ingonish Island
Chart 4022
I - 14

"MARGARET H"

Le "MARGARET H" sombre avec perte de vie dans les eaux au large de Kyuquot (C.-B.) le 29 avril 1987

Résumé

Le "MARGARET H", petit bateau pour la pêche à la traîne en bois de 11 tjb, construit en 1945 à Vancouver (C.-B.), est typique de son genre. Il est amphidrome et la proue est plus élevée que la poupe. Le moteur est situé en avant du milieu du bateau sous la timonerie; il y a une cloison étanche à chaque bout de la cale à poisson qui sépare celle-ci de la salle des machines en avant et de la cambuse en arrière. Puisque le "MARGARET H" ne dépasse pas 15 tjb, il n'est pas tenu d'être inspecté par la division de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne. Cependant, le navire a été inspecté en juillet 1982 en vue de l'assurer, mais étant donné que la prime d'assurance n'avait pas été payée, la police a été annulée en septembre 1986.

En janvier 1987, alors qu'il était à quai à Fair Harbour, le "MARGARET H" a coulé. D'après le propriétaire, l'accident a été causé par des enfants qui auraient éteint la pompe de cale automatique. Le propriétaire a remorqué le bateau à terre, nettoyé le moteur avec de l'eau douce et de l'huile diesel et a réussi à le remettre en service. Le radar, le traceur du sondeur, les radios et l'autopilote ont subi des avaries. Ils n'ont pas été réparés donc, au moment où survient le sinistre ultérieur, ces appareils ne fonctionnaient pas. Le fils du patron lui avait donné un VHF qu'il a utilisé lors de son dernier voyage, mais apparemment celui-ci ne fonctionnait pas bien puisque les messages transmis étaient faibles et entrecoupés.

On voit le patron embarquer dans son bateau et appareiller du petit bassin à Kyuquot à 07h30 le 29 avril. On ne sait pas où il va, mais une heure après, il appelle un de ses amis au poste 6 du VHF : tout est normal. Vers 11h00, un autre petit bateau de pêche, qui rentre de Fair Harbour et qui a entendu le patron à la radio, communique avec le "MARGARET H" au poste 6 du VHF et s'informe des conditions de pêche. Le patron lui dit qu'il a pêché au large de Lookout Island, que la prise est médiocre et qu'il attend rentrer au début de l'après-midi. Le vent souffle du Sud-Est à environ 20 noeuds, la visibilité est bonne et la mer est moyennement agitée par le vent stable.

En temps normal, le patron rentrait à Kyuquot vers 14h00-14h30. Lorsqu'il tarde, sa famille et ses amis entament des recherches, cependant, la Garde côtière n'est mis au courant du retard du "MARGARET H" que vers 10h03 le lendemain. Une mission de Recherches et sauvetage est mise en branle au cours de laquelle on a recours à deux aéronefs et huit bâtiments marins. Elle dure jusqu'au 5 mai lorsque le cas est soumis à la GRC à titre de 'personne portée disparue'.

Des débris, plus tard signalés comme provenant du "MARGARET H", sont trouvés le 30 avril, dans l'après-midi, près de Lookout Island. Le 5 mai, on repère l'épave du "MARGARET H" à 50°01'N, 127°27'W. Le lendemain, des plongeurs de la GRC examinent ce qui reste de la coque, mais ne retrouvent pas le patron.

Le niveau de carburant du "MARGARET H" est bas au moment d'appareiller du port; il est possible que le navire ait eu une panne d'essence. En outre, si le "MARGARET H" a emprunté son sillage habituel en route pour Kyuquot, il aurait traversé des eaux semées de récifs et de hauts-fonds. Ainsi, si le bateau a échoué soit à cause d'une erreur de navigation, soit à la suite d'une panne de carburant, le vent et la marée auraient pu pousser le bateau contre les récifs. Les vagues qui écrasaient le petit bateau contre les récifs auraient pu contribuer à sa destruction.

À la suite du sinistre, le patron et le "MARGARET H" sont portés perdus. Le navire n'est plus assuré, mais sa valeur pendant qu'il l'était s'élevait à 30 000 $.

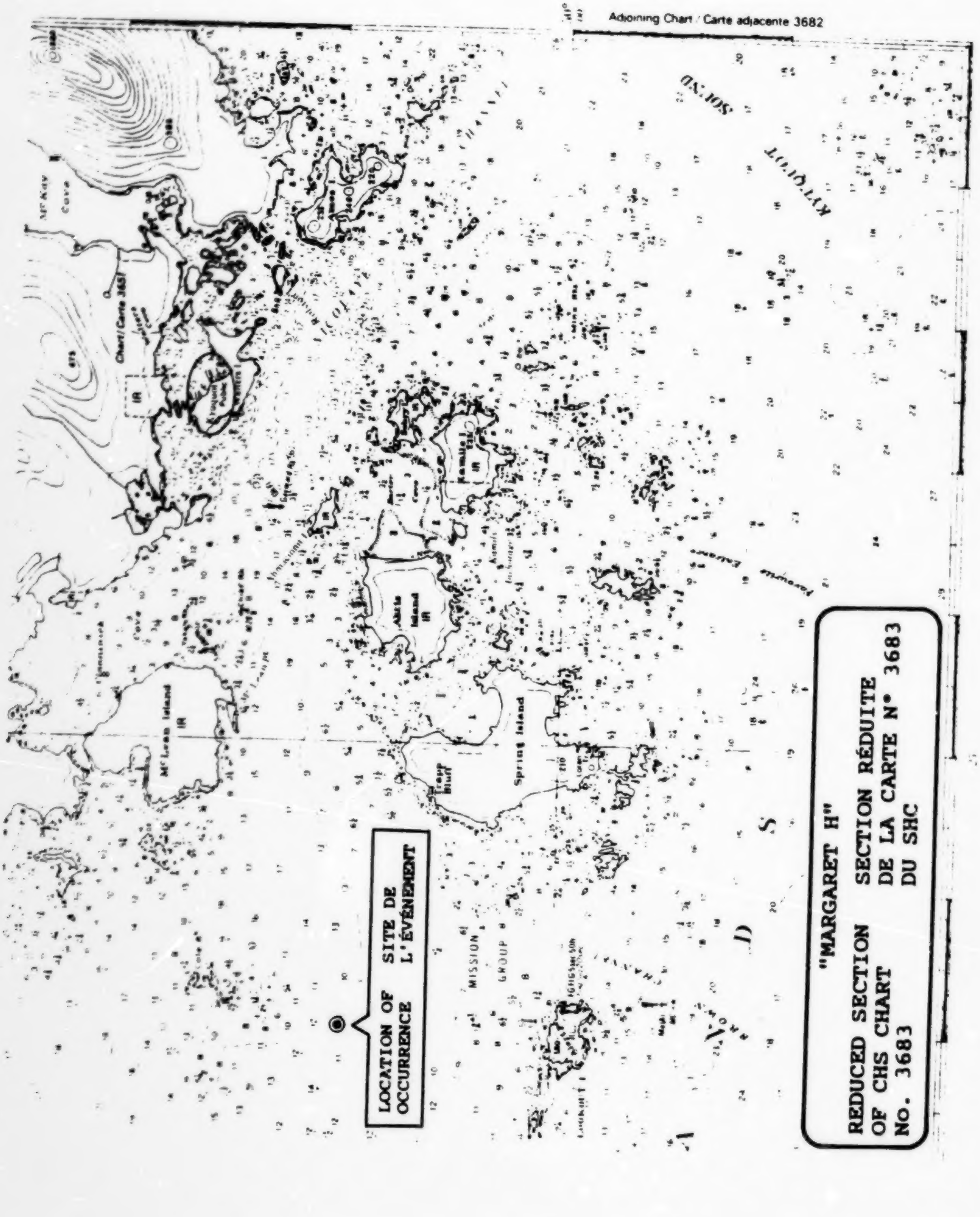
Constatations

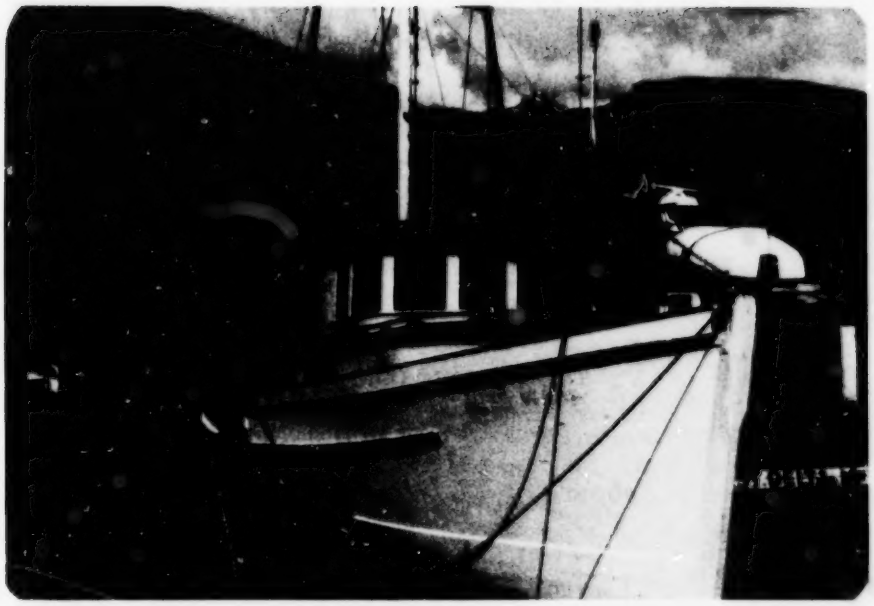
Étant donné qu'il n'existe pas de rescapés et ce qui reste du "MARGARET H" ne justifie pas une inspection, il est impossible de préciser la cause du sinistre. Cependant, si on accepte la probabilité que le bateau est échoué au cours de son retour, il semblerait que les facteurs suivants aient contribué au sinistre et à la présumée perte de vie :

- l'équipement de navigation du bateau et le VHF ne fonctionnent pas bien;
- lors de l'appareillage, le niveau de carburant du bateau est bas;
- les conditions du vent et de la mer sont modérées, donc elles ne favorisent pas la navigation d'un petit bateau;
- la coque du bateau est en piètre état;
- aucun message de détresse n'est capté pas radiotéléphone;
- le minimum de matériel de sauvetage à bord du bateau ne pouvait maintenir en vie une personne au-delà d'une courte période de temps dans l'eau à la température et dans les conditions qui régnaient.

Autres constatations

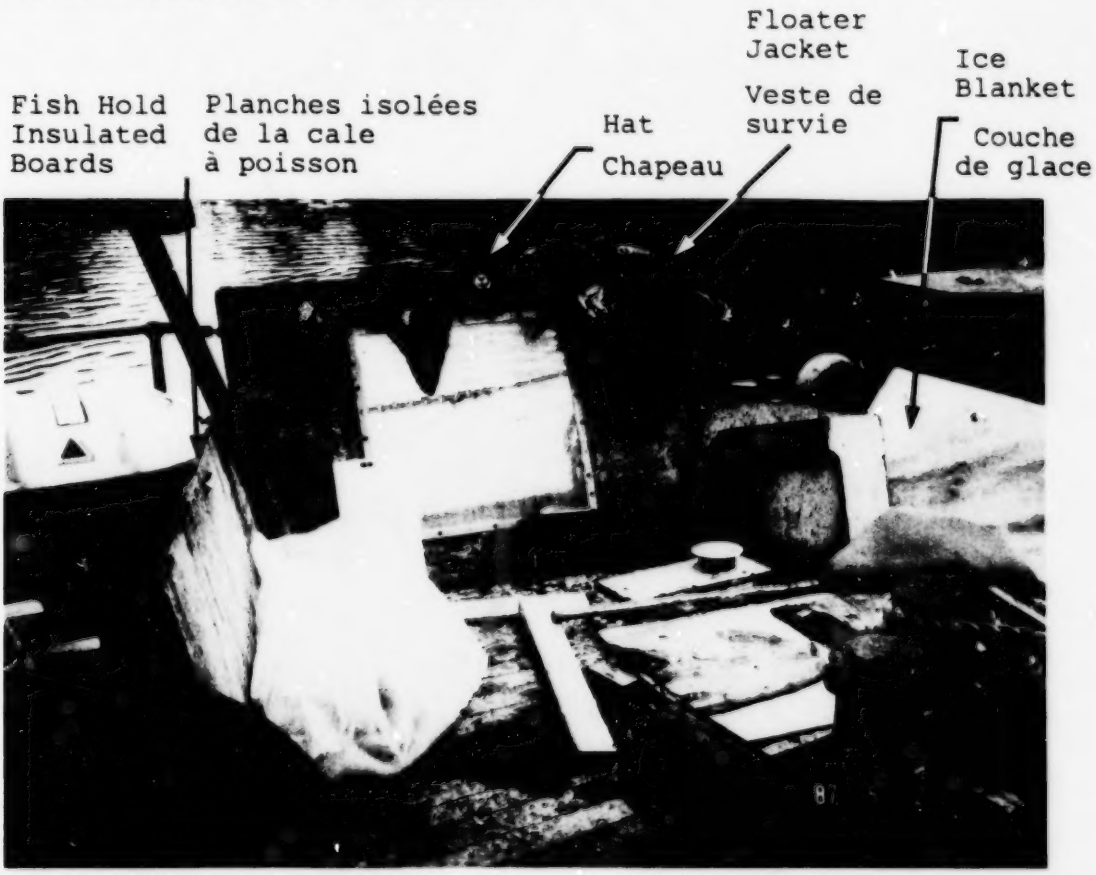
Le VHF à bord du "MARGARET H" n'a pas de licence et le patron ne détient pas de certificat restreint de radiotéléphone en vertu respectivement de la Loi sur la radio et du Règlement général sur la radio.


Adjoining Chart / Carte adjacente 3682
LOCATION OF OCCURRENCE
SITE DE L'ÉVÉNEMENT
"MARGARET H"
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. 3683
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 3683 DU SHC
MISSION GROUP
Spring Island
Mc Lean Island
Aktis Island



Vessel similar to the "MARGARET H".

Navire semblable au "MARGARET H".



Debris from the "MARGARET H".

Débris parvenant du "MARGARET H".

"ZORY"

Le garant du canot de sauvetage romp et blesse deux membres d'équipage au large de la côte Est de Terre-Neuve, le 16 mai 1987

Résumé

Le "ZORY", chalutier canadien de 651 tjb à coque en acier, est immatriculé à St. John's (T.-N.). Il est muni d'un canot de sauvetage monté sur des chantiers d'embarcation sur le pont des embarcations qui peut être mis à l'eau au moyen d'un palan de type cartahu double fixé à un bossoir pivotant. La partie dormante du garant du canot de sauvetage est frappée directement à un piton sur la tête du bossoir au moyen d'une épissure à oeil. Il n'y a pas de cosse ni de manille. Une ligne de sauvetage est suspendue à la tête du bossoir.

À 18:00 le 16 mai 1987, alors qu'on pêche à environ 200 milles au Nord-Est de Terre-Neuve, le cuisinier reçoit un message, transmis par radio, de l'usine de la compagnie : un membre de sa famille est décédé. Un autre navire de la compagnie, le "ATLANTIC MARIE", qui pêche à quelque 3 ou 4 milles au Sud du "ZORY" et qui devait se mettre en route pour Marystown (T.-N.), accepte de débarquer le cuisinier à Trepassey en chemin. Après avoir entré les filets, le "ZORY" met le cap sur le "ATLANTIC MARIE". Le vent souffle du Sud-Ouest à 5-8 noeuds et il y a une mer de 0,6 m et de la brume. En cours de route, le canot de sauvetage est préparé pour effectuer le transfert.

Lorsque le "ZORY" est à proximité du "ATLANTIC MARIE", le cuisinier et le deuxième mécanicien embarquent dans le canot de sauvetage à bord du "ZORY", chacun portant un gilet de sauvetage et un casque de sécurité. Ils s'assoient l'un en face de l'autre, le cuisinier sur le banc de nage avant, le deuxième mécanicien sur le banc de nage arrière. Ni un ni l'autre ne tiennent les lignes de sauvetage. Le canot de sauvetage est alors hissé des chantiers d'embarcation, le bossoir pivote et le canot est prêt à prendre la mer lorsque tout d'un coup, sans avertissement, le garant romp au niveau de l'épissure à oeil. Le canot de sauvetage contenant les membres d'équipage tombe en chute libre à la mer quelque 3 m au-dessous. À l'impact, les deux hommes sont projetés de leurs positions assises au fond du canot de sauvetage et subissent des blessures.

L'équipage de lancement sur le pont des embarcations réagit rapidement et rembarque les deux blessés dans le "ZORY" où ils sont soignés. On rapporte l'accident à la station radio de la Garde côtière canadienne à St. Anthony et on communique avec le Health Science Centre à St. John's pour obtenir des conseils médicaux. En raison de la blessure au bas du dos du deuxième mécanicien et de l'entaille à la partie supérieure de la jambe gauche du cuisinier, on conseille un 'MEDEVAC'. On communique avec la division de Recherches et sauvetage et, puisqu'un 'MEDEVAC' ne peut être effectué à cause de la brume, le navire

est conseillé de se rendre à l'hôpital de St. Anthony. Cependant, le capitaine, au courant des conditions de glace en route pour St. Anthony, décide plutôt d'aller jusqu'à Catalina qui, plus loin, peut être atteint dans environ le même laps de temps.

Les membres d'équipage blessés sont laissés à Catalina à 20:15 le 17 mai où une ambulance les attend : ils sont transportés au Bonavista Cottage Hospital quelque 16 km de là. Plus tard, ils sont transférés au Health Science Centre à St. John's où ils se font soignés jusqu'à leur départ. Le deuxième mécanicien quitte le 30 mai et le cuisinier, le 2 juin.

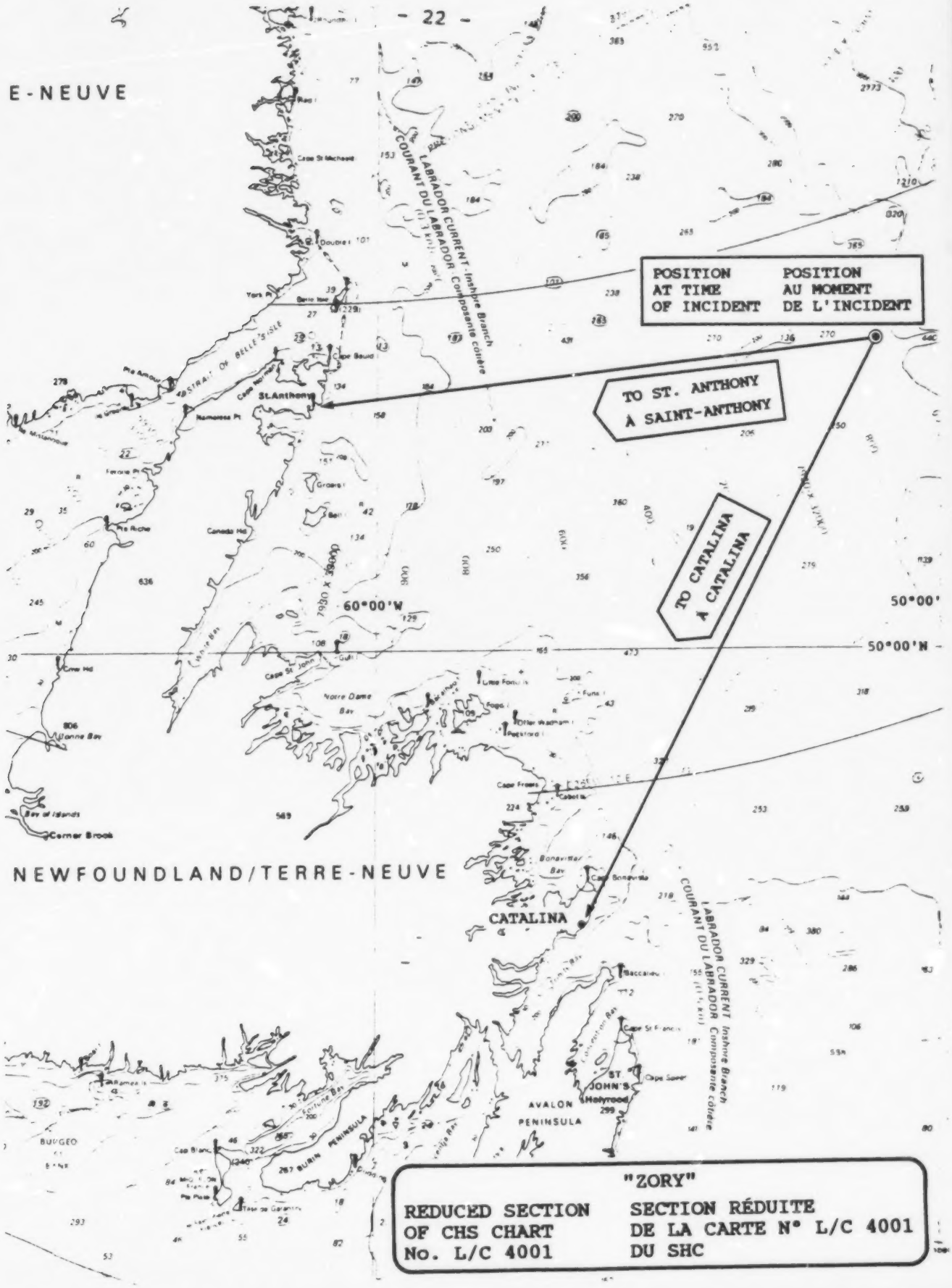
Le navire, dont le matériel de sauvetage, est inspecté. La dernière inspection date du 16 avril 1987. En outre, les dossiers d'entretien disponibles de la compagnie, qui remontent jusqu'à 1984, indiquent que le garant n'a pas été remplacé ni changé de bout à bout depuis ce temps-là et que le matériel de sauvetage a été vérifié périodiquement. Aucun commentaire négatif n'avait été noté. Cependant, l'inspection du garant à la suite de l'accident a révélé que celui-ci manquait de lubrification et que l'âme du câble était sec.

Constatations

Le deuxième mécanicien et le cuisinier du chalutier à rampe arrière canadien, "ZORY", ont subi des blessures lorsque le canot de sauvetage, qui devait transférer le cuisinier à un autre navire de la compagnie, est tombé quelque 3 m à la mer. La partie dormante du garant du canot de sauvetage a rompu au niveau de l'épissure à oeil dont le bout était frappé à la tête du bossoir.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'accident :

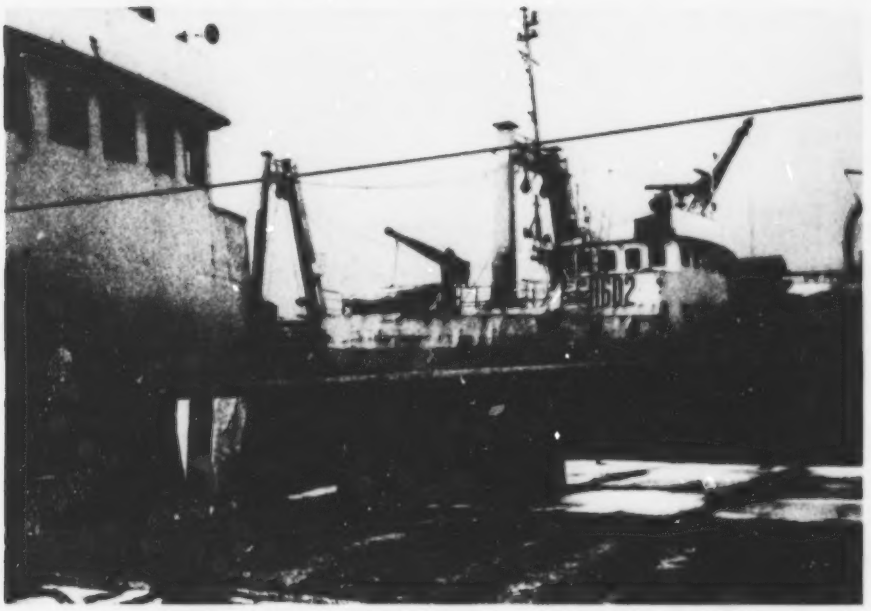
- le garant du canot de sauvetage a été épissé au piton du bossoir sans cosse ni manille;
- le garant du bossoir est là depuis deux ou trois ans ou plus et celui-ci n'a pas été remplacé 'de bout à bout' durant cette période;
- la lubrification manque au garant et l'intérieur du câble est sec;
- les deux hommes embarquent dans le canot de sauvetage avant qu'il ne soit mis à l'eau;
- contrairement aux habitudes acceptées de bons usages maritimes, ni l'un ni l'autre ne tient la ligne de sauvetage lorsque le canot de sauvetage est mis à l'eau.



"ZORY"

REDUCED SECTION OF CHS CHART No. L/C 4001

SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° L/C 4001 DU SHC

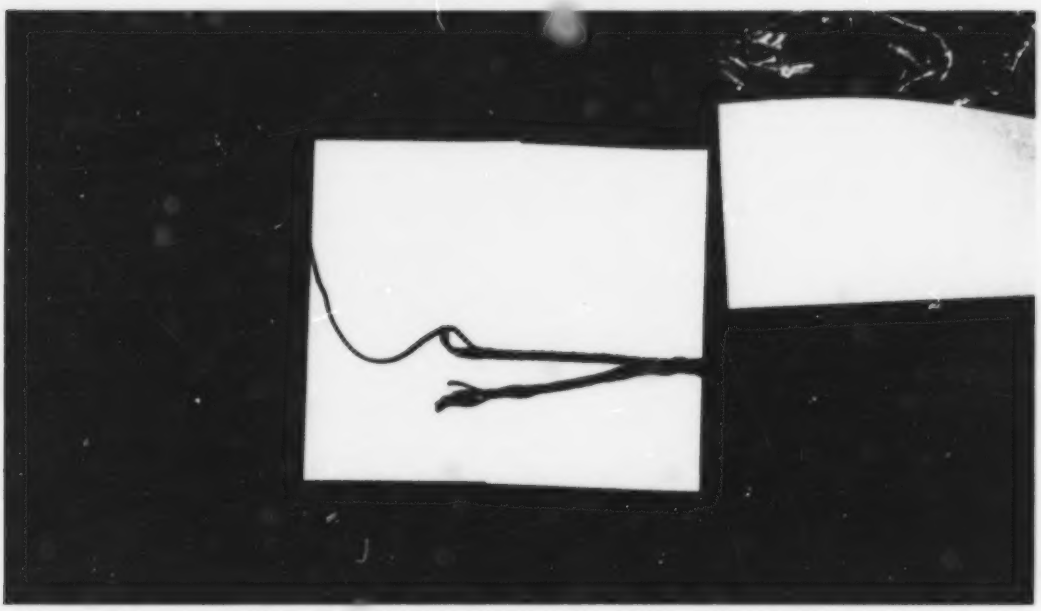


Lifeboat and davit aboard "ZORY".
Canot de sauvetage et bossoir à bord du "ZORY".

View of davit looking aft.
Vue du bossoir vers l'arrière.

View looking to starboard.
Note: The davit fall attached to the lug at davit head.

Vue vers tribord.
Nota: Garant frappé au piton sur la tête du bossoir.



Splice on davit fall.
Note: The parting of davit fall within the eye splice.

Garant du bossoir épissé.
Nota: Le garant du bossoir s'est rompu au niveau de l'épissure à oeil.

Head of davit. Tête du bossoir.

Lifeboat of "ZORY". Canot de sauvetage du "ZORY".

"BROWN BOMBER II"

Maladie et mort du seul membre d'équipage du bateau dans une pêcherie au large de l'Île Cape Sable, N.-É., le 10 juin 1987

Résumé

Le "BROWN BOMBER II" est représentatif des nombreux bateaux de son genre qui pêchent sur la côte Sud de la Nouvelle-Écosse. C'est un bateau non ponté et fait entièrement de bois. Le gaillard d'avant élevé abrite les emménagements.

Pour accéder aux emménagements, il faut franchir une porte coulissante en bois aménagée dans la cloison arrière du gaillard d'avant. Ce sont les claires-voies de ce dernier qui éclairent les emménagements; pour aérer ceux-ci, on ne peut qu'ouvrir la porte.

Même s'il est enregistré en tant que navire de pêche auprès des autorités du ministère des Transports, le "BROWN BOMBER II" n'est pas inspecté par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière car il jauge moins de 15 tjb.

Le "BROWN BOMBER II" appareille de Clark's Harbour vers 06:00 le 10 juin 1987, en direction de bancs de pêche côtiers à quelque 8 milles au Sud du port et 3 milles au Sud de Cape Sable. En principe, il serait arrivé à destination environ 1 heure plus tard, et le seul occupant - le patron - aurait mouillé l'ancre et pêché au moyen de lignes munies de plombs et d'hameçons appâtés (pêche à la ligne).

À 15:00, il communique avec sa famille par radiotéléphone pour l'informer que la pêche est presque terminée et qu'il serait de retour à la maison vers 17:00. Ce fut son seul appel.

Vers 19:15, le bateau de pêche "TWILIGHT TRAVELLER" qui faisait route vers Shelburne, N.-É., voit un bateau de pêche droit devant lui. Comme la distance entre les deux navires est faible, il constate qu'il s'agit du "BROWN BOMBER II" qui semble dériver. La ligne d'ancrage a du mou et il n'y a personne sur le pont. Inquiet, le "TWILIGHT TRAVELLER" fait le tour du "BROWN BOMBER II" plusieurs fois et siffle sans recevoir de réponse.

Les conditions météo sont alors les suivantes : vent du Nord-Nord-Ouest soufflant à 20 noeuds, mer du Nord-Ouest de 2 mètres, temps beau et clair et visibilité d'environ 15 milles.

Le "TWILIGHT TRAVELLER" se place alors le long du "BROWN BOMBER II" et à 20:00, un des membres d'équipage embarque à bord de ce dernier pour examiner la situation de plus près. Ne trouvant personne dans la timonerie, il ouvre la porte qui donne sur les emménagements, lesquels sont remplis d'une épaisse fumée noire. Il décèle aussi une forte odeur de propane ainsi que de

caoutchouc et de chair brûlés. Il ferme la soupape du cylindre de propane, puis brise les claires-voies et quelques fenêtres de la timonerie pour aérer le secteur. Il découvre le patron inconscient, couché sur le dos, la tête penchée vers l'avant, sur un banc qui longe le côté bâbord des emménagements. Son pied gauche repose sur le pont et l'autre pied se trouve sur le feu d'un poêle placé à l'extrémité arrière du banc. La botte de mer en caoutchouc qui couvre la jambe et le pied droits est calcinée. La flamme du brûleur avait été éteinte par les centres et les débris qui la couvraient, mais le gaz s'est échappé par le brûleur ouvert jusqu'à ce que l'alimentation soit coupée à la source, la soupape du cylindre.

Les dommages aux emménagements causés par l'incendie sont minimes : la peinture du banc a été roussie par le caoutchouc fondu de la botte de mer.

La victime semble vivante, mais elle est inconsciente et il est impossible de communiquer avec elle. Elle n'a d'ailleurs pas repris conscience par la suite. Le membre d'équipage du "TWILIGHT TRAVELLER" informe le patron de son bateau de la situation et le "BROWN BOMBER II" est pris en remorque. À 20:23, le "TWILIGHT TRAVELLER" avise la station radio de la Garde côtière de Yarmouth (VAU) qui à son tour communique avec le Centre de coordination de sauvetage (CCS) à Halifax. Un message de détresse faisant état d'une victime souffrant de brûlures est émis et une mission de recherche et de sauvetage est amorcée.

L'équipage du "TWILIGHT TRAVELLER" ne connaissait pas les environs de Clark's Harbour, le port le plus près. Cependant, le NGCC "CLARK'S HARBOUR" est mobilisé à 20:49, quitte Clark's Harbour à 20:55, rencontre le "TWILIGHT TRAVELLER" à 21:35, prend la relève de ce dernier et remorque le "BROWN BOMBER II". Il arrive à Clark's Harbour à 22:35. Le "TWILIGHT TRAVELLER" poursuit sa route jusqu'à Shelburne.

Un médecin de l'endroit examine la victime à son arrivée et à 23:13, il signale au CCS que la victime est décédée environ une heure avant son arrivée au port. Le corps est transporté à l'hôpital où l'on procède à une autopsie.

Sur réception du rapport médical, le message de détresse médicale est annulé et l'hélicoptère qui avait quitté Summerside, Î.-P.-É., à 22:11 pour se rendre sur les lieux et transporter au besoin la victime à l'hôpital de Halifax, est démobilisé.

Selon le rapport d'autopsie, la victime est morte des suites d'une hémorragie intercrânienne massive et d'une inhalation fatale de la fumée toxique. Au moment de l'hémorragie, la victime se serait couchée sur le banc et aurait perdu conscience. C'est alors que son pied aurait touché le brûleur allumé.

Constatations

Le seul occupant - le patron - du bateau de pêche canadien "BROWN BOMBER II" a souffert d'une hémorragie cérébrale alors qu'il se trouvait sur des bancs de pêche côtiers au Sud de l'Île Cape Sable, Nouvelle-Écosse. Lorsqu'on l'a découvert, le bateau dérivait sans équipage.

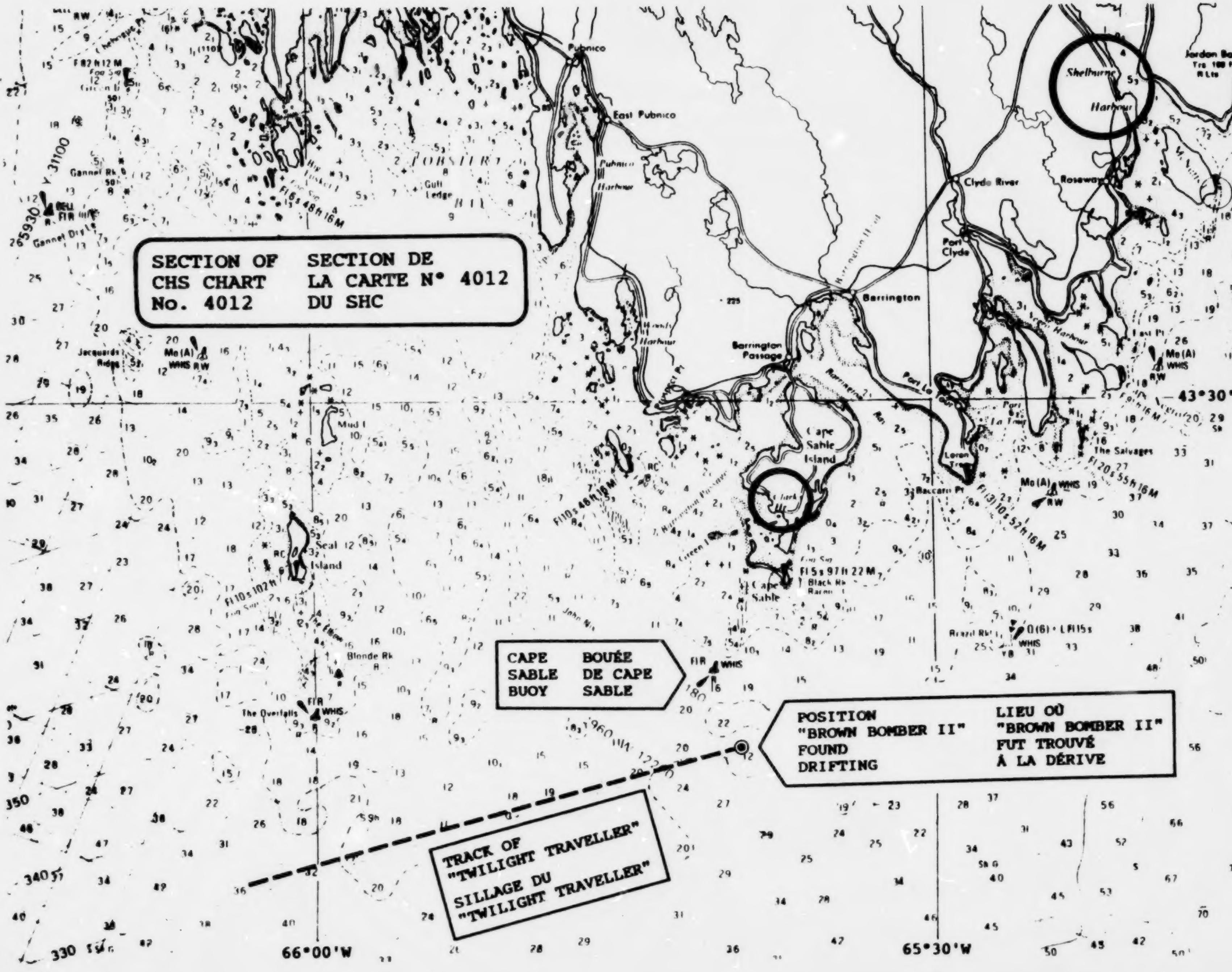
À cause de l'hémorragie, la chaussure de la victime est entrée en contact avec un brûleur de poêle allumé. La victime a inhalé la fumée et des vapeurs, ce qui a accéléré son décès.

Il semble que :

- l'hémorragie cérébrale ait pu causer à elle seule la mort inévitable de la victime;

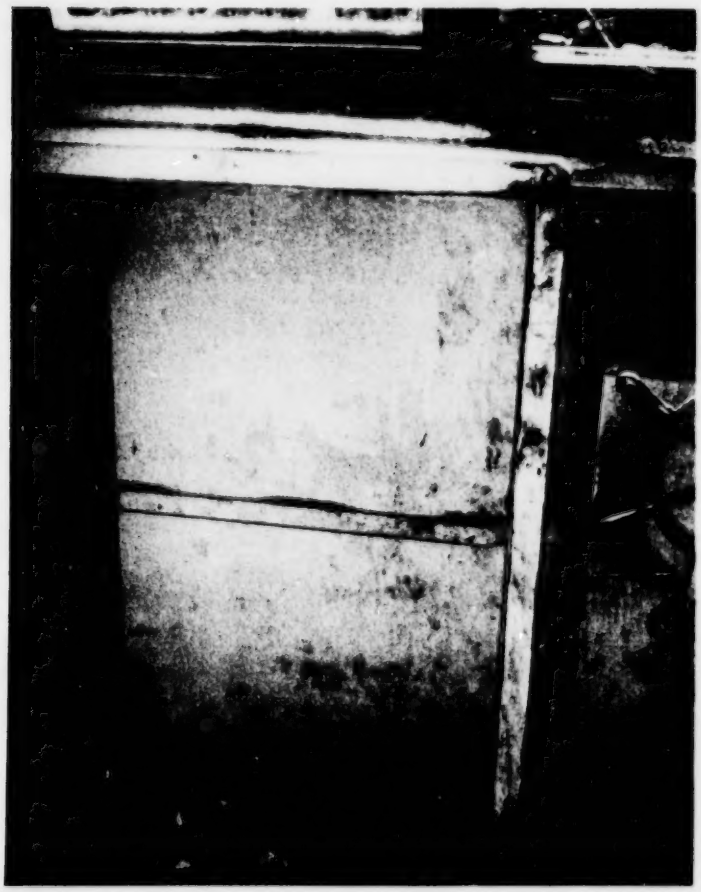
- les mesures prises par le "TWILIGHT TRAVELLER" soient dignes d'éloges;

- ce cas démontre qu'une personne qui navigue seule s'expose à de graves dangers advenant qu'elle ne soit plus en mesure de demander une aide immédiate.


SECTION OF CHS CHART No. 4012
SECTION DE LA CARTE N° 4012 DU SHC
CAPE SABLE BUOY
BOUÉE DE CAPE SABLE
POSITION "BROWN BOMBER II" FOUND DRIFTING
LIEU OÙ "BROWN BOMBER II" FUT TROUVÉ À LA DÉRIVE
TRACK OF "TWILIGHT TRAVELLER"
SILLAGE DU "TWILIGHT TRAVELLER"
Pubnico
East Pubnico
Barrington
Barrington Passage
Clyde River
Port Clyde
Roseway
Shelburne Harbour
Jordan Bay
Cape Sable Island
Cape Sable
Seal Island
Mud I
Blonde Rk
The Overfalls
The Salvages
Baccaro Pt
Gannet Rk
Jacquards Ridge
Gull Ledge
43°30'N
66°00'W
65°30'W

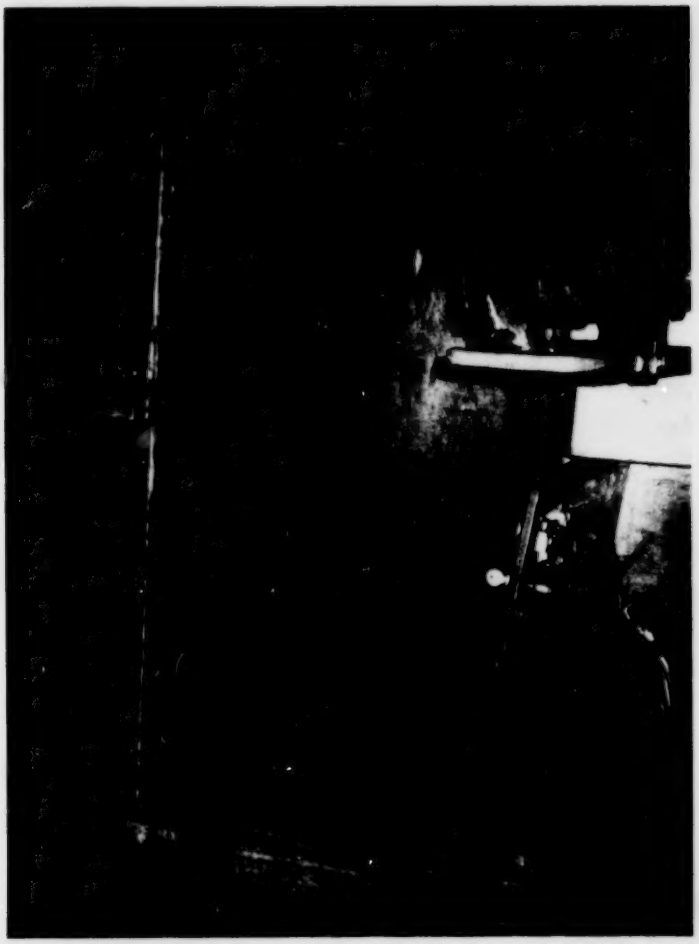
"BROWN BOMBER II" at Clark's Harbour 11-6-87.
Note: broken wheel-house windows and skylight to accommodation.

"BROWN BOMBER II" à Clark's Harbour 87-6-87.
Nota : fenêtres de la timonerie et claires-voies des emménagements cassées.



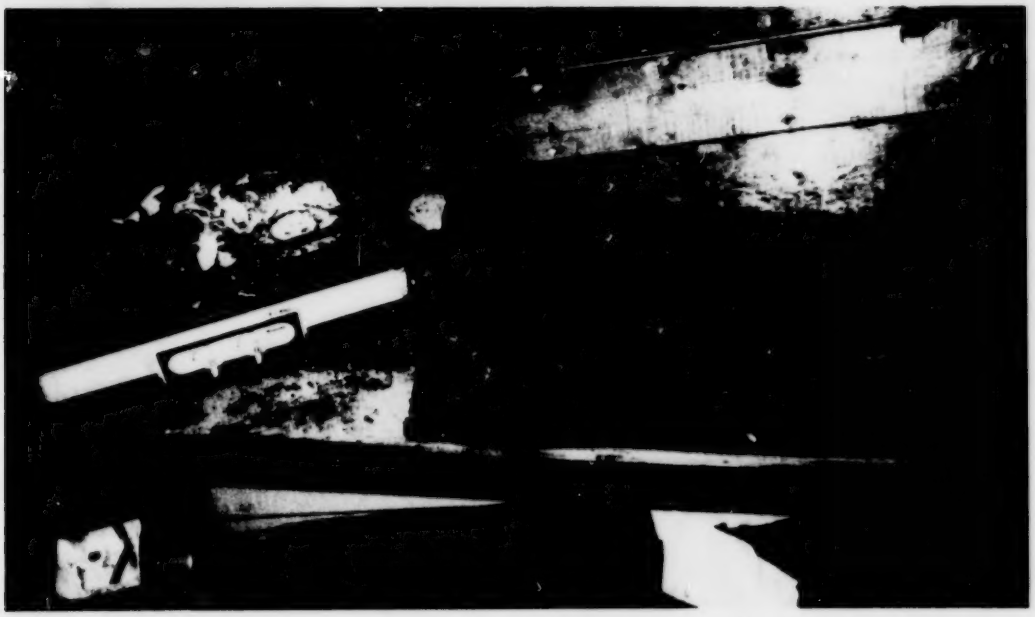
View of entrance
to accommodation
from inside.
(Door closed)

Entrée aux
emménagements
vue de l'intérieur.
(Porte fermée)



View of entrance to accommodation from wheel-house. Note: Smoke blackening to left of sliding door (closed).

Entrée des emménagements vue de la timonerie. Note : noircissement par la fumée à la gauche de la porte coulissante (fermée).



View of bench on which the deceased lay down.

Banc sur lequel le défunt s'est étendu.

"PENNYPRIDE"

Membre d'équipage blessé en pêchant sur le banc de l'Île de Sable (N.-É.) le 24 juin 1987

Résumé

Le "PENNYPRIDE", chalutier tout en acier, a été construit et est utilisé pour la pêche aux pétoncles. La machine et les emménagements y sont situés à l'arrière et la cale à poisson, au milieu. Les engins de pêche comprennent deux chaluts à râteau pour ramasser les pétoncles. Ces chaluts sont lancés à partir de postes situés à l'avant de la cale à poisson, un de chaque côté du navire, et ils sont régulièrement hissés à bord pour y déverser le contenu.

Le "PENNYPRIDE" appareille de Riverport (N.-É.) le 17 juin 1987 en route pour les lieux de pêche de l'Île de Sable. Il y arrive le lendemain et commence à pêcher dans des vents de l'ENE de cinq noeuds, une mer d'un mètre et en visibilité réduite à dix mètres dans un brouillard épais.

L'équipage compte treize personnes : le capitaine, le second, le chef mécanicien, le deuxième mécanicien, le cuisinier et huit matelots. Durant la pêche, tout l'équipage, sauf le cuisinier, prend deux quarts, soit six heures de service et six heures de congé, qui donnent douze heures de travail par vingt-quatre heures. Le capitaine, le chef mécanicien et quatre matelots prennent le quart de 6 - 12 , et les autres, de 12 - 6. Le capitaine ou le second s'occupe de la timonerie et de la navigation alors que le chef mécanicien ou le deuxième est affecté à la salle des machines et veille aux machines. Un des matelots de chaque quart est préposé aux treuils qui servent à enrouler les funes assujetties à chaque chalut à râteau et également aux treuils pour les palans retenus aux deux mâts de charge qui hissent les râteaux à bord puis les vident (déversent) et les mouillent (jettent à l'eau) de nouveau. Les trois autres matelots s'occupent des chaluts lorsque ceux-ci sont hissés à bord, vidés et jetés à l'eau; les deux chaluts à râteau sont remorqués et embarqués en même temps.

À 08:45 le 24 juin, à la position 43°29'N, 60°38'W, les deux chaluts à râteau sont hissés à bord et vidés. Pendant qu'on jette à l'eau le râteau tribord, une manille d'une des deux chaînes de 'déversement' romp. Ces chaînes sont fixées au fond du chalut, et, comme le nom l'indique, servent principalement à hisser celui-ci afin de vider le chalut.

Lorsque survient l'accident, le chalut est presque jeté à l'eau : le centre du chalut tribord est appuyé contre le pavois et le fond du chalut est descendu à la mer pour l'accrocher à une chaîne, soit une chaîne 'lève-nez', afin de mettre le reste du chalut à l'eau. Lorsque celui-ci est suffisamment abaissé, l'appareil de levage est arrêté : il donne un coup qui fait

casser la manille au bout d'une des chaînes de 'déversement' au fond d'un des chaluts. La chaîne fouette un matelot qui tend la main pour prendre le bout de la chaîne 'lève-nez'. La chaîne de 'déversement' s'enroule autour du cou de l'homme et le bout le frappe au temple : il perd connaissance. La pêche est arrêtée immédiatement et le blessé est transporté quelque 3 m à une partie libre du pont où il est étendu sur son dos et recouvert de couvertures.

Habituellement, les chaînes de 'déversement' et les chaînes 'lève-nez' demeurent fixées aux chaluts; en conséquence, elles sont remorquées sur le fond de la mer avec les chaluts à râteau.

D'après les calculs, du début de la pêche jusqu'à lorsque survient l'accident, le chalut a été hissé à bord et mouillé quelque 250 fois pendant que le bâtiment a parcouru à peu près 280 milles à environ 4,5 noeuds.

La victime reprend ses sens, mais il saigne du nez, de la bouche et de l'oreille et il a perdu toute sensation dans un bras. On décide qu'il doit être hospitalisé le plus vite possible donc le navire fait escale à Halifax. À ce moment-là, le bâtiment s'y trouve à environ 150 milles et, à sa vitesse maximale de 9,7 noeuds, le navire prendrait environ quinze heures et demie pour s'y rendre.

À 09:05, le "PENNYPRIDE" communique avec la SRGC à Halifax et lui fait part de l'accident. Celle-ci contacte un hôpital à Halifax pour des conseils médicaux et communique également avec le CCS à Halifax qui entreprend une mission 'MEDEVAC' pour le membre d'équipage blessé. Un aéronef à aile fixe arrive le premier sur les lieux vers 11:30, mais à cause du brouillard épais, les techniciens de R&S ne peuvent être parachutés. L'hélicoptère, qui a atterri pour faire le plein de carburant, arrive sur les lieux à 13:39 et après avoir dirigé le "PENNYPRIDE" à un endroit clair dans le brouillard, quelque 1,5 mille plus loin, il fait descendre deux techniciens de R&S sur le pont du bâtiment. Le blessé reçoit les premiers soins, est hissé à bord de l'hélicoptère à 14:40 et est transporté à Halifax. Après l'atterrissage à 16:00, la victime est amenée à l'hôpital pour davantage de soins médicaux.

Constatations

Le bateau de pêche canadien "PENNYPRIDE" pêchait les pétoncles sur le banc de l'Île de Sable au large de la côte Sud-Est de la Nouvelle-Écosse lorsqu'une manille, qui fixait une partie de l'outillage aux engins de pêche, a cassé, ce qui a causé une chaîne en tension de fouetter un membre d'équipage.

Le membre d'équipage a été grièvement blessé et a été

transporté par air à l'hôpital. On ne peut préciser la cause de la rupture de la manille puisque celle-ci a été perdue. Toutefois, il semble que :

- la surface rugueuse du fond de la mer au-dessus duquel la manille a été remorquée, derrière les engins de pêche, l'ait affaiblie. Or, elle ne pouvait plus remplir son rôle et/ou le boulon s'est dévissé en partie ou complètement à cause de sa motion dans le piton qui faisait partie intégrante du chalut à râteau auquel le boulon était fixé;

- l'opération d'abaisser le chalut ait dû être suspendu avant que le membre d'équipage tente d'atteindre la chaîne 'lève-nez';

- le chalut à râteau n'ait pas dû être abaissé avant que l'aire immédiate ne soit libre de personnes.

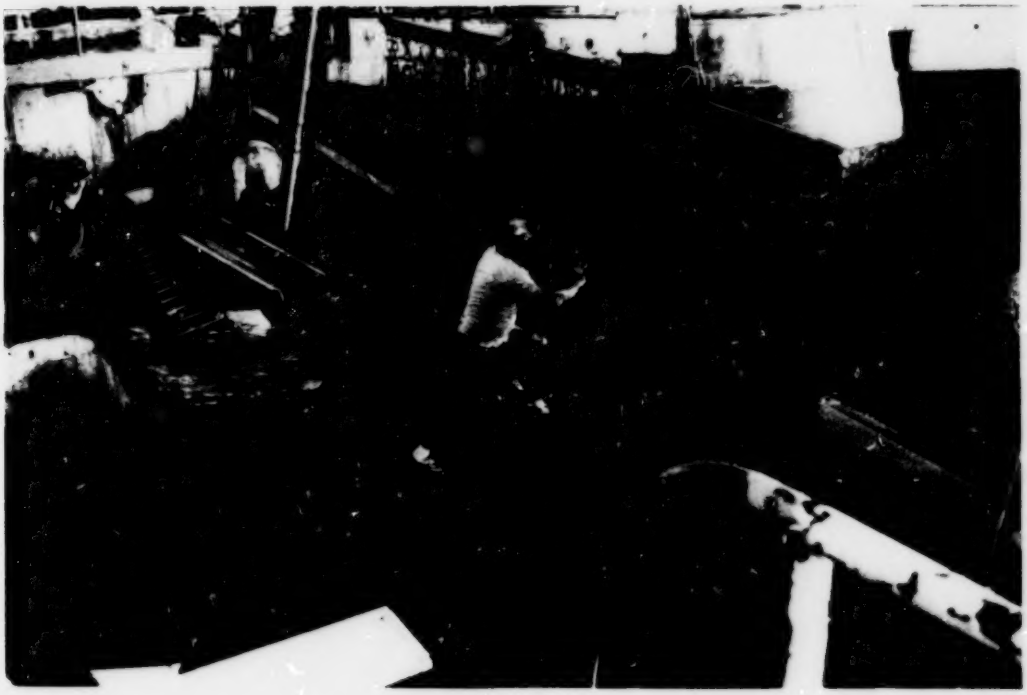
Autres constatations

La nature de la pêche a fait en sorte que les chaînes de 'déversement', les chaînes 'lève-nez' et les manilles avaient tous des signes de gauchissement et de faiblesse à cause de la friction et de la tension. Il n'est pas rare que de tel outillage de chargement casse.

Les nouvelles Normes de la Garde côtière pour l'inspection de l'outillage de chargement à bord des grands bateaux de pêche s'appliquent à l'outillage de chargement et aux engins fixes, dont les manilles, mais non pas aux engins de pêche. Une interprétation doit être faite en ce qui concerne la manille fixée aux engins de pêche.

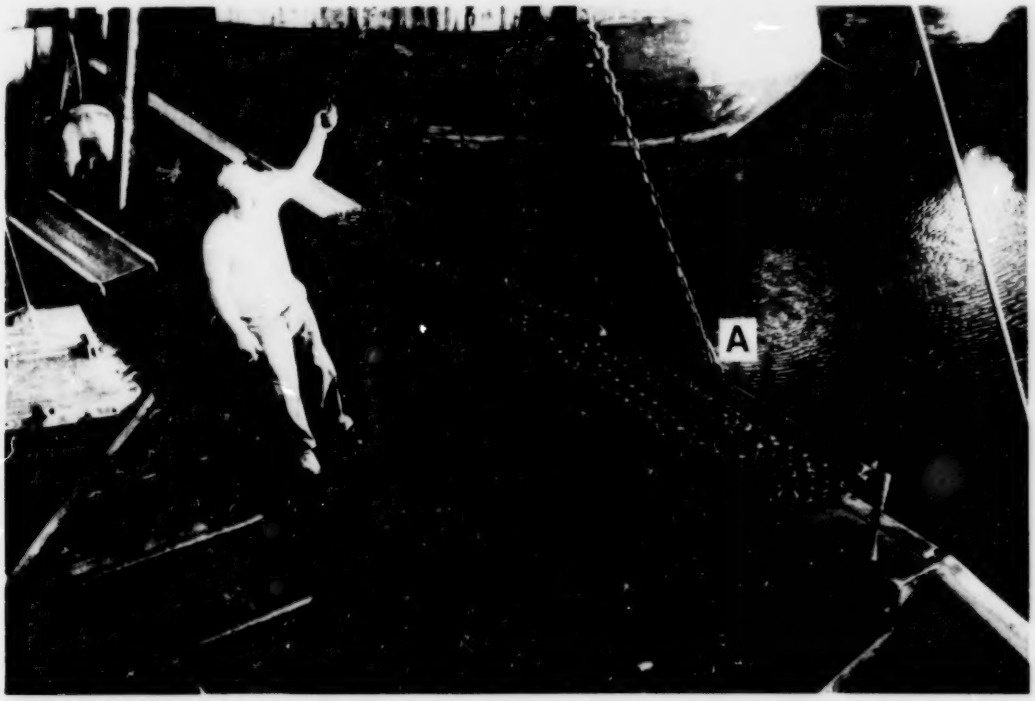
DEMONSTRATION OF SHOOTING AWAY THE RAKE INVOLVED IN THE ACCIDENT

MOUILLAGE DES CHALUTS IMPLIQUÉS DANS L'ACCIDENT



Contents dumped, rake supported by dump chain, partially lowered and being pushed overside.

Le contenu déchargé, le chalut à râteau supporté par les chaines de déversement, légèrement abaissé et poussé par-dessus bord.

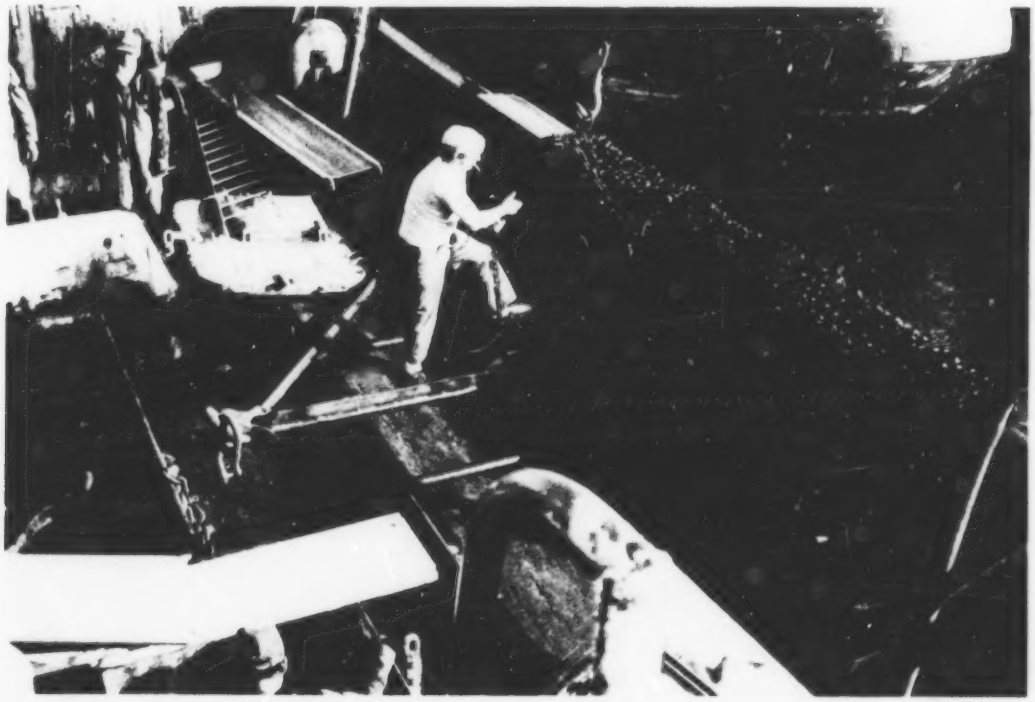


Bottom of rake overside, lowering stopped and crew member grasps tail chain. It was shortly before this, as the lowering was stopped and the crew member was reaching for the tail chain, that the shackle (A) broke.

Le fond du chalut est par-dessus bord, l'abaissement arrêté et le membre d'équipage s'agrippe à la chaîne 'lève-nez'. La manille (A) a cassé peu de temps après qu'on ait arrêté d'abaisser le chalut et que le membre d'équipage ait étendu le bras pour prendre la chaîne 'lève-nez'.

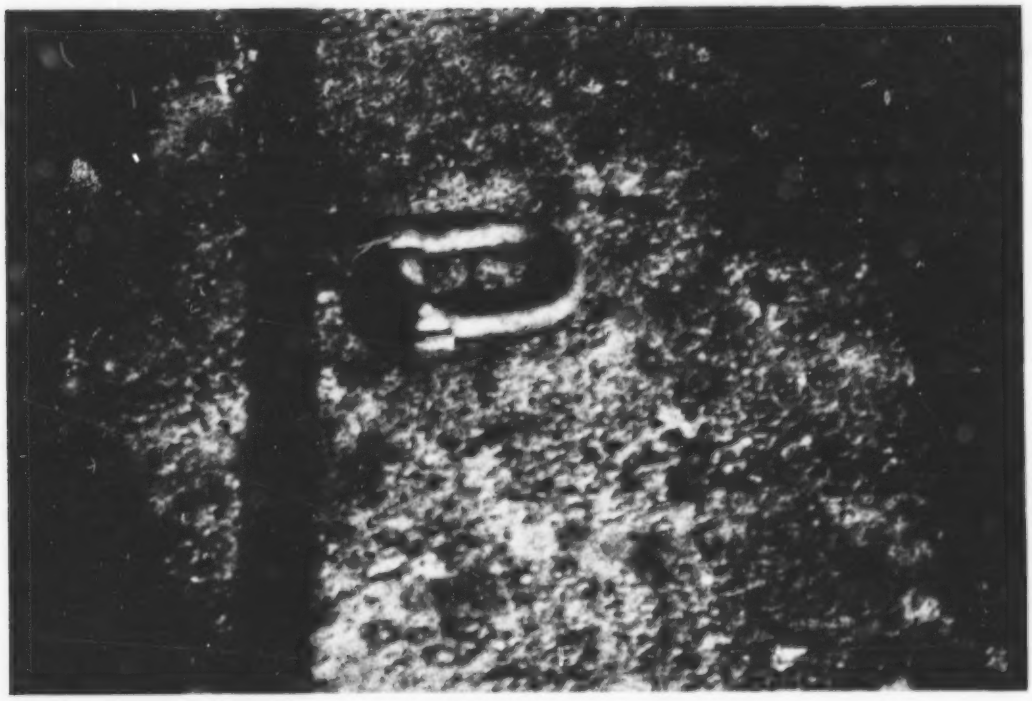
Continuation of shooting away.

Reprise du mouillage du chalut.

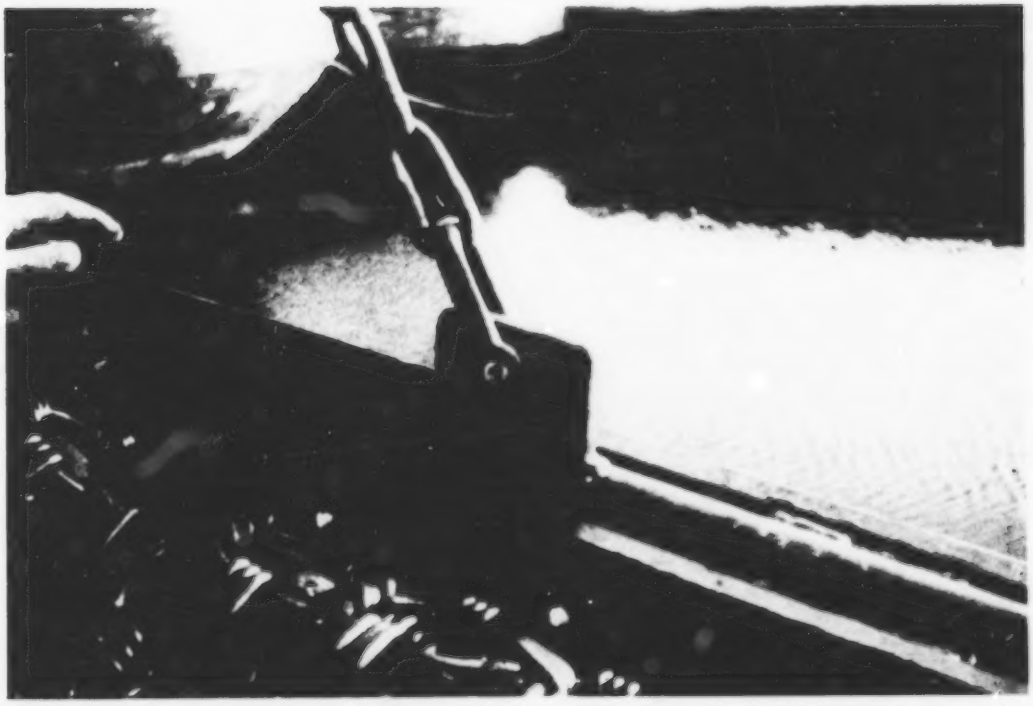


Tail chain attached to rake in order to haul overside. The rake would then be supported by the towing wire attached by the shackle to the front of the rake 'B'.

La chaîne 'lève-nez' sert à soulever le chalut à râteau par-dessus bord. Le chalut serait maintenant supporté par les funes assujetties par des manilles à l'avant du râteau (B).



Unused shackle. Une manille non-utilisée.



Replacement shackle and lower end of dump-chain.

NOTE: the 'squared' shank of the shackle due to abrasion and the distorted links of chain. The shackle had been used for 4 days fishing.

Une manille de rechange et la partie inférieure de la chaine de déversement.

NOTA : la tige de la manille devenue 'carrée' à cause de frottement et des maillons de la chaine gauchis. La manille a 4 jours de pêche d'usure.

"MYRTLE ELAINE"

Échouement du bateau et disparition d'un membre d'équipage au large du littoral Sud-Est de l'Île du Prince-Édouard le 23 juillet 1987

Résumé

Le "MYRTLE ELAINE" est un exemple typique de bateau de pêche canadien de 35 tjb exploité au large des côtes de l'Île du Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse. Les emménagements sont à l'avant, la salle des machines est au milieu et la cale à poisson est à l'arrière. La timonerie se trouve au-dessus des emménagements et de la salle des machines. Une porte dans la partie arrière tribord de la timonerie donne accès au pont arrière. Un pavois de 71 cm s'étend à la longueur du pont de chaque côté et est buté contre le tableau à l'arrière. Il n'y avait pas d'avertissement de veille à bord et, selon les règlements, cet équipement n'était pas requis.

Le 22 juillet 1987, le bateau a effectué un voyage de Souris (Î.-P.-É.) à destination de Cheticamp (N.-É.) dans le but de livrer des engins de pêche. Après avoir déchargé les engins de pêche le lendemain matin, le bateau a appareillé de Cheticamp à 10:45 avec un équipage de deux personnes pour le voyage de retour. Durant la nuit, le matelot de pont avait très peu dormi, ayant passé la plupart de la nuit à parler avec d'autres pêcheurs.

Le temps a été calme avec une bonne visibilité pendant toute la journée du 23 juillet. Le bateau filait à une vitesse de 8,5 noeuds sur l'autopilote qui était réglé sur une route convergente de 275° (M) avec la terre pour faire valoir une route vraie de 252° (V). Il n'y avait pas d'autres navires en vue dans les parages et, à 16:15, le patron de pêche a transmis ses fonctions de veille au matelot de pont avec la consigne de maintenir le bateau à au moins un mille de la rive en gagnant la côte de l'Île du Prince-Édouard et de l'appeler 30 minutes avant d'arriver à Souris. Le patron de pêche s'est dirigé vers sa couchette dans les emménagements à l'avant, en dessous de la timonerie et il s'est endormi. Entre 10:45 et 14:45, le patron de pêche et le matelot de pont avaient, tous les deux, consommé trois bouteilles de bière de 341 mL.

Le patron de pêche s'est réveillé à 17:45. Il s'est dirigé vers la timonerie et a constaté que le bateau était échoué sur la grève par 46°22'N et 062°08'W. La machine principale était toujours en marche à plein régime, l'autopilote fonctionnait, et le radar était allumé et en marche. Le matelot de pont était introuvable et une inspection du bateau effectuée en vitesse s'est révélée infructueuse. Le bateau a été immédiatement reculé en eau plus profonde et des recherches dans la région immédiate ont été effectuées.

À 18:30, le "MYRTLE ELAINE" a rapporté l'échouement et la personne manquante à la station radio de la Garde côtière de Charlottetown, laquelle, à son tour, a avisé le CCS de Halifax qui a mis en branle une mission de R&S.

Des recherches intensives par dix unités maritimes, deux unités aéronautiques et des équipes de recherches terrestres couvrant un total de 450 milles carrés en 19 heures de fouille en vue de trouver la victime se sont révélées sans succès. À 14:20 le 24 juillet, l'affaire a été classée par la GRC dans les dossiers des personnes disparues.

Il y a eu une perte d'un membre d'équipage mais le bateau n'a subi aucune avarie suite à ce sinistre.

Constatations

Alors que le bateau canadien de pêche côtière "MYRTLE ELAINE" filait entre Cheticamp en Nouvelle-Écosse et Souris à l'Île-du-Prince-Édouard, il s'est échoué à pleine vitesse de régime sur la côte de l'Île du Prince-Édouard en plein jour par beau temps clair. Il a été renfloué peu de temps après l'échouement avec aucune avarie apparente ni pollution.

Il semble que le navire se soit échoué parce qu'il était sans surveillance, le matelot de pont qui assurait la conduite du bateau étant tombé par-dessus bord.

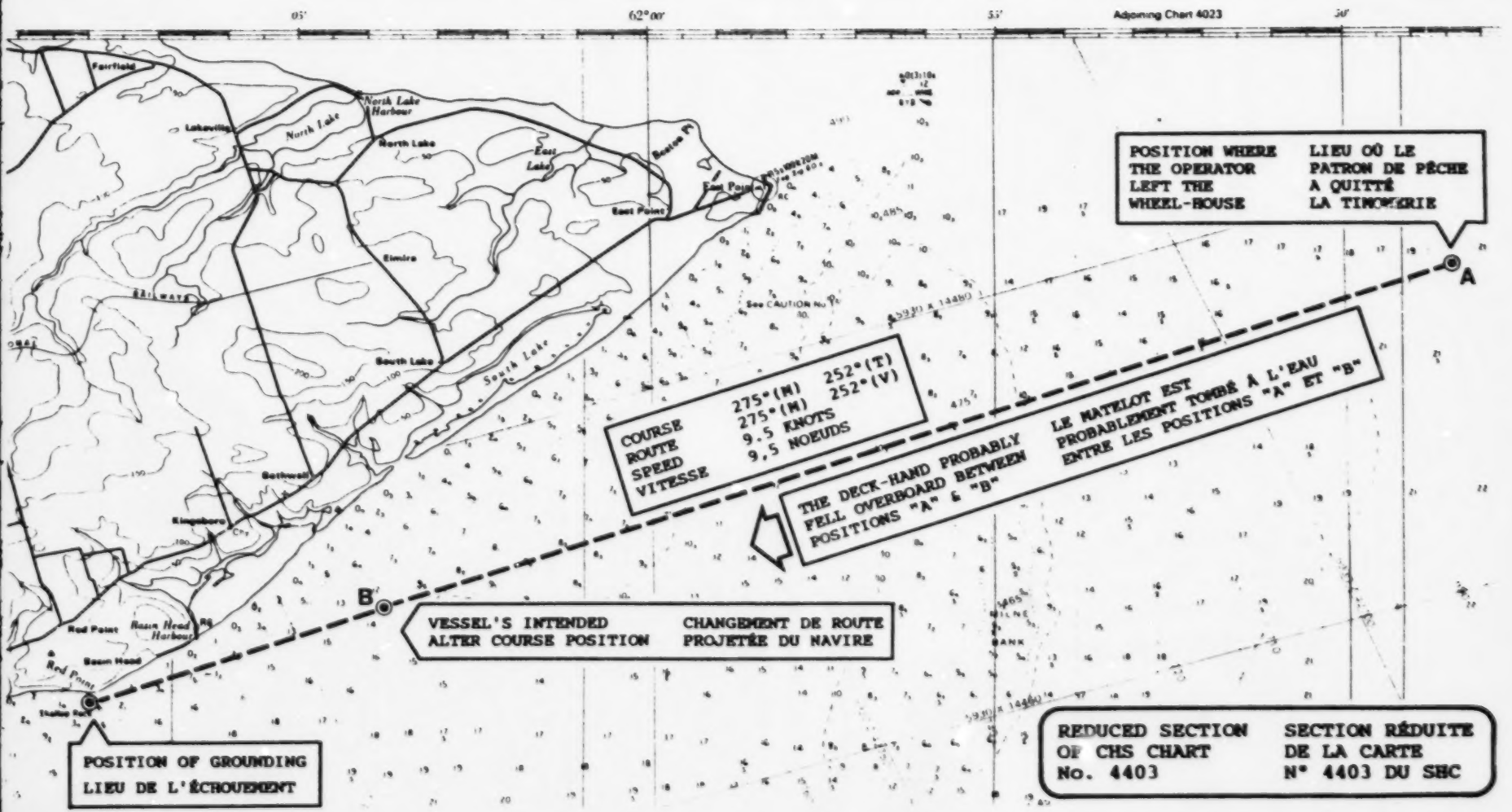
Étant donné qu'il n'y a pas eu de témoin de l'événement, il semble qu'il soit tombé par-dessus bord en raison des facteurs suivants :

- la personne manquante n'avait pas dormi plus de quatre heures au cours des dernières 24 heures;
- le travail de navigation ne demandait pas beaucoup d'effort physique et ne favorisait pas la vigilance;
- de l'alcool avait été consommé;
- l'effet combiné de peu de sommeil, un minimum de fonctions pour assurer la navigation et de l'alcool ont fait qu'il ait quitté la timonerie, ait fait une marche sur le pont arrière, possiblement uriné et trébuché contre le bord du navire et, par la suite, tombé à l'eau;
- il ne savait pas nager et ne portait aucun engin de flottaison.

Autres constatations

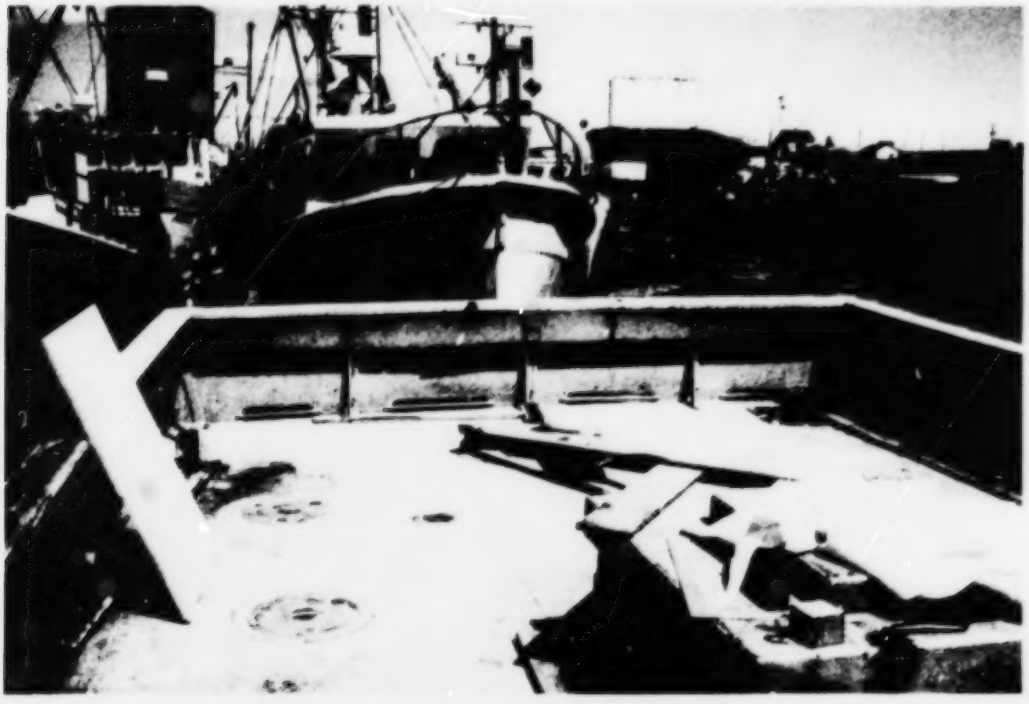
L'installation et l'emploi d'un avertisseur de veille aurait pu alerter le patron de pêche.

Le fait de ne pas avoir rapporté immédiatement la personne manquante à la Garde côtière canadienne comme l'exige le Règlement sur le rapport des sinistres maritimes a retardé les initiatives de R&S.


05'
62°00'
55'
Adjoining Chart 4023
50'
Fairfield
Lakeville
North Lake Harbour
North Lake
East Lake
Boston
East Point
Elmira
Railway
South Lake
Bethuel
Kingsboro
Red Point
Basin Head Harbour
Basin Head
POSITION WHERE THE OPERATOR LEFT THE WHEEL-HOUSE
LIEU OÙ LE PATRON DE PÊCHE A QUITTÉ LA TIMONERIE
A
COURSE 275°(M) 252°(T)
ROUTE 275°(M) 252°(V)
SPEED 9.5 KNOTS
VITESSE 9.5 NOEUDS
THE DECK-HAND PROBABLY FELL OVERBOARD BETWEEN POSITIONS "A" & "B"
LE MATELOT EST PROBABLEMENT TOMBÉ À L'EAU ENTRE LES POSITIONS "A" ET "B"
B
VESSEL'S INTENDED ALTER COURSE POSITION
CHANGEMENT DE ROUTE PROJETÉE DU NAVIRE
POSITION OF GROUNDING
LIEU DE L'ÉCHOUEMENT
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. 4403
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 4403 DU SHC

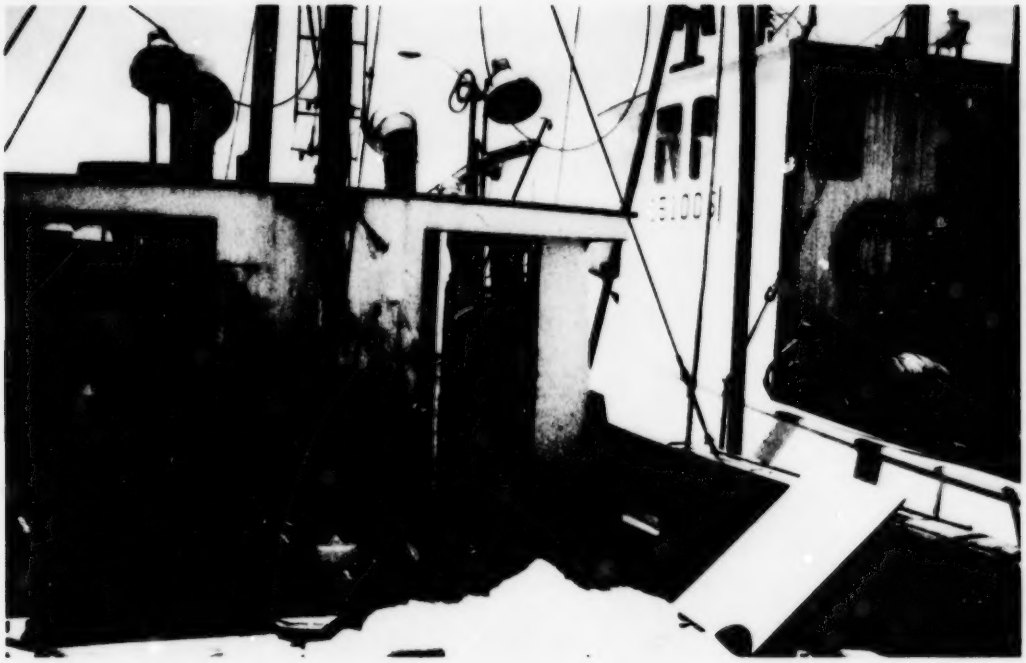
"MYRTLE ELAINE" is the centre, outboard boat.

Le "MYRTLE ELAINE" est celui du centre, vers le large.



Afterdeck "MYRTLE ELAINE". Note bulwarks at sides and transom. The deck was clear during the trip.

Pont arrière du "MYRTLE ELAINE". À remarquer : le pavois aux cotés et le tableau arrière. Le pont était libre au cours du voyage.



Access to wheel-house from afterdeck, steering/operating position to starboard.

Accès à la timonerie du pont arrière, poste de bord/de commande à tribord.

View of position, approximate, where "MYRTLE ELAINE" grounded; discoloured water indicates gradual shoaling.

Lieu approximatif de l'échouement du "MYRTLE ELAINE"; le changement de la couleur de l'eau indique les hauts-fonds.

Glossaire

BFC	Base des Forces canadiennes
BLU	Bande latérale unique (radio)
BP	Bateau de pêche
CCM	Centre de contrôle de mission SAR
CCS	Centre de coordination du sauvetage
CSSM	Centre secondaire de sauvetage maritime
ECAREG	Système de trafic de l'Est du Canada
EFFET DE CARÈNE LIQUIDE	Diminution de la stabilité initiale d'un navire à la suite de l'envahissement accidentel par la mer d'un ou plusieurs compartiments
ELT	Radiobalise de détresse
EPIRB	Radiobalise de localisation des sinistres
FM	Modulation de fréquence
G	route au gyro-compas
GCC	Garde côtière canadienne
GRC	Gendarmerie royale du Canada
HAUTEUR MÉTACENTRIQUE	Distance entre le centre de gravité et le métacentre du navire
HYPOTHERMIE	l'abaissement de la température du corps qui produit un état de choc responsable à son tour du ralentissement des fonctions vitales
M	mille marin (1852 m)
M	route au compas magnétique
MAYDAY	Communication de détresse
MEDEVAC	Évacuation médicale
MF	Fréquence moyenne
NORDREG	Système de trafic de l'Arctique canadien
PAN	Communication d'urgence
RLS	Radiobalise de détresse

SACSM	Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime
SAR	Recherches et sauvetage
SÉCURITÉ	Communication de sécurité
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SRGC	Station radio de la Garde côtière
STM	Services du trafic maritime
UHF	Ultra-haute fréquence
UTC	Temps universel coordonné
(V)	route vraie
VHF	Très haute fréquence (radio)